THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
380.5
WEL
V.9
ECONOMICS
SEMINAR

WELTWIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT FÜR
WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER
DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT
UND DEM
DEUTSCHEN AUSLAND INSTITUT STUTTGART

SCHRIFTLEITUNGEN:
FÜR DIE ABTEILUNGEN „WELTWIRTSCHAFT“ UND „AUSLANDKUNDE“
DR. RICHARD HENNIG UND DR. PAUL LEUTWEIN
FÜR DIE ABTEILUNG „AUSLANDDEUTSCHTUM“
DR. FRITZ WERTHEIMER

IX. JAHRGANG
1919.

CARL HEYMANNS VERLAG
BERLIN W 8.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Buchdruckerei, Berlin W 8.

Verlags-Archiv 6835

380.5
WEL
V.9

Verzeichnis der Verfasser.

Seite

B.

Beissel, Rudolf: „Die Bedeutung der Reise- und Abenteuerromane für die Auslandkunde 89
Berthold: Stand der Rückliquidation deutschen Besitzes im ehemaligen Rußland vor dem deutschen Zusammenbruch 245
Blum, Otto: Verkehrsgeographische Betrachtungen über die Lage der Städte 315, 344
Blume, W. v.: Das Recht der Auslanddeutschen . . 1
Bredow: Deutschlands Stellung im Weltnachrichtenverkehr 228
Brode, H.: Wirtschaftliches aus den deutschen Kolonien im Heiligen Lande 246
Buetz: Persien und seine weltwirtschaftliche Bedeutung 256
—, Das indische Bank- und Geldwesen 356

C.

Collin, Ernst: Der Wiederaufbau der Weltwirtschaft als volkswirtschaftliches Problem 11

D.

Dohmen, P.: Zur Lage der deutschen Kolonisten im ehemaligen Zarenreiche 56

E.

Ebert, M.: Die älteste germanische Kolonisation in Südrußland 185
Emmerling, Hans: Die japanische Einwanderung in Brasilien 322

F.

Fehlinger, H.: Die deutsche Bevölkerung in Kanada 31
—, Deutsche in Australien 287

G.

Geitel, Max: Aussichten des Eisenbetonschiffbaues . 205
Gönnewein, Otto: Das Reichseisenbahnproblem im neuen Deutschland 174
Grabowsky, Friedrich: Der neue Weg zum Welthandel 24
—, Vorschläge zum Reichsnotopfer 318
Grempe, Max: Das Arbeitsfeld unserer ausländischen Hilfsvereine nach dem Kriege 316
de Gromann, W.: Deutsch-russische Handelsbeziehungen 21
Großmann, Hermann: Weltwirtschaftliche Probleme der chemischen Industrie 50
Grühl, Max: Das Deutschtum und die weltwirtschaftliche Bedeutung Ägyptens 352
Grünfeld, Ernst: Die Bedeutung des Genossenschaftswesens für das Auslanddeutschtum 348
Günther: Das Auslanddeutschtum und die neue Zeit 321

H.

Haber, E.: Die deutsche koloniale Frage 231
Hennig, Richard: Mehr Auslandkunde! 7
—, Bemerkungen zu den verkehrspolitischen Bedingungen des Versailler Friedensentwurfs 166

Seite

J.

Janovsky, Karl: Die Wollversorgung Europas nach dem Kriege 244
Jaques, Norbert: Die Luxemburger und das Deutschtum 83
Jenny, E.: Die Deutschen im Wirtschaftsleben Rußlands 54, 76, 112
—, Die künftigen Beziehungen der deutschen Kolonisten in Rußland zu ihrem Stammlande 201
Imendörffer, Benno: Die nationale Autonomie des westungarischen Deutschtums 115
Jöhlinger, Otto: Auslanddeutschtum und Weltwirtschaftskrieg 47
Jordan, Max: Der Deutsche in Italien während des Krieges und der Übergangswirtschaft 180
Jung, Auswanderungsfreiheit? 136
—, Auswanderung und Landwirtschaft 337

K.

Kalitsunakis, Demetrius, Die Wirtschaftsbeziehungen Griechenlands und Deutschlands 211
Koßmann, Oskar: Forderungen der Auslanddeutschen 73
Kunze, R.: Die Lage des japanischen Außenhandels 253

L.

Leutwein, Paul: Zur deutschen Volksernährung nach dem Weltkrieg 16
Löwinger, Eugen: Amerikanisch-britische Unternehmungen in französischen Häfen 292

M.

Manes, Alfred: Das Deutschtum in Australien und Neuseeland 207
Metzelthin, Th.: Vernichtung des Deutschtums in China 148
Mewius, F.: Brasiliens Eisenerz und seine Ausbeutung 88
Meyer-Wild, H.: Maßnahmen des schweizerischen Bundesrats gegen die wirtschaftliche Überfremdung 355
Michelau, H.: Der Nordseehäfenkanal Bramsche-Bremen-Hamburg 41
Morel, E. D.: Der englisch-deutsche Handelskrieg . 281
Münsterberg, Oskar: Nochmals die deutsche Volksernährung nach dem Weltkrieg 74

O.

Ostwald, P.: Die politischen Grundlagen der japanischen Weltmacht 59

P.

Pertz, Otto: Die Lage des Deutschtums in Rußland nach der deutschen Novemberrevolution 350
Peschke, Rudolf: Die deutsche Landwirtschaft und die Rückwanderung 173
—, Deutschstämmige Kriegsgefangene in Rußland . . 241

R.

Reichskolonialamt, Referat für Flugwesen, im: Die Aussichten des Luftverkehrs in den Kolonialgebieten 26
Riepke, P.: Die Organisationstätigkeit deutscher Arbeiter im Auslande 110, 283

497000

Seite

Roscher, Max: Der Völkerbund und die deutschen Seekabel 140
Roth, Walther: Die Industrie der Kunstdüngestoffe, ihre weltwirtschaftliche Bedeutung und Lage in und nach dem Kriege 105, 150

S.

Scholz: Die Hilfstätigkeit der Reichswanderungsstelle für die deutschstämmigen Kolonisten Wolhyniens und des Cholmer Bezirks 233
Schultze, Ernst: Der Schwefel in der Weltwirtschaft 182
—, Kleinsiedlungen und Auslanddeutschtum 238
Schumacher, Hermann: Der Unternehmer in volks- und weltwirtschaftlicher Bedeutung 133
Schwarz, Otto: Finanzlage und Weltwirtschaft . . . 225
Seidel: Können Seeschiffahrt und Außenhandel verstaatlicht werden? 319
Seifert, Alois: Der künftige Überseeverkehr Deutsch-Österreichs und Ungarns 288

Seite

T.

Tobler, Fr.: Die weltwirtschaftliche Bedeutung des Kautschukhandels 177
Trott-Helge, E.: Italiens mitteleuropäische Wirtschaftsbeziehungen 250
—, Deutsche Geschäftstätigkeit in Südamerika trotz des Krieges 286

W.

Wernekke: Der mittelschottische Schiffahrtskanal . 291
Wingen, Oskar: Die Japanisierung Niederländisch-Indiens 255

Z.

Zeissel, I.: Deutsche Bauernarbeit in Macedonien . 213
Ziehen, Julius: Strickers „Germania", die erste Zeitschrift für die Erforschung des Auslanddeutschtums 86

Länder- und Sachregister.

(Die mit * bezeichneten Aufsätze stellen größere Originalarbeiten dar.)

Seite

A.

Ägypten, Bankwesen 125
— Baumwollgesellschaften 364
— Deutschtum und weltwirtschaftliche Bedeutung Ägyptens 352*
— Häfen 163
— Handelsbeziehungen 329
— Luftpost 197
— Sinaibahn 330
— Suezkanal 69, 221, 272, 330
Alaska, Bahnbau 128, 330
— Funkwesen 370
Aleppo 128, 129
Algerien, Papierfabrikation 300
— Spezialhandel 1918 218
Amazonas, Bahnbau 128
Angola, Bahnwesen 162
Arabien, Außenhandel 299
Argentinien, Board of Trade Journal 267
— Gefrierfleisch 366
— Geldvorräte 329
— Großstation, drahtlose 38
— Handelshafen 222
— Lebensmittelpreise 329
— Wirtschaftliches 67
Armenien, Bahnwesen 69, 128, 194, 269
Australien, Baumwollernte 301
— Bundeshandelsflotte 370
— Dampferlinie 305
— Deutsche in 287*
— Deutschtum in Australien und Neuseeland 207*
— Ein- und Ausfuhr 98
— Eisenbahnpläne 99
— Erdöl 68
— Forstwirtschaft uud Minen 127, 193, 218
— Funkverkehr 197
— Goldfunde 301
— Handel mit Deutschland 330
— Häute- und Lederpreise 368
— Luftverkehr 102
— Schiffbau 195
— Sydney, Hafenanlagen 305

B.

Bagdadbahn 127, 128
Banksätze 32, 61, 93, 119, 155, 187, 214, 260, 293, 323, 359

Seite

Belgien, Außenhandel . . . 120, 188, 216, 295, 325, 361
— Bankwesen 120, 295, 324
— Binnenschiffahrt 101
— Diamantindustrie 324
— Eisenbahnwesen 269
— Finanzwesen 324
— Kanalbau 37, 128
— Kohlenproduktion 295, 324
— Kriegsgewinnsteuer 216
— Lebensmittelpreise 263
— Luftverkehr 129
— Messen 325
— Stahltrust 156
— Wiederaufbau 64
— Wirtschaftliches 157, 188, 361
Belgisch-Kongo, Baumwollausfuhr 300
Birma, Schiffahrtskanäle 273
Böhmen, Bankwesen 96
Bolivien, Kanalbau 223
— Minengesellschaft 161
— Ölgewinnung 300
Brasilien, Ausstellung 218
— Bankwesen 126, 267
— Baumwollernte 98
— Clearinghouse 366
— Einfuhr 192
— Einwanderung 366
— Eisenbahnwesen 128, 220, 330
— Eisenerzfunde 161
— Erdöllager 67
— Farbstoffe 330
— Fleischgefrierindustrie 330
— Gewerbesteuer 126
— Kabel 102
— Kaffeevalorisation 192
— Kohlenindustrie 161
— Kupferlager 126
— Luftverkehr 223, 307
— Wirtschaftliches 161
— Zuckerindustrie 192
Bulgarien, Bankwesen 188

C.

Chile, Besteuerungsprojekt 367
— Eisenbahnwesen 68, 194, 300

Seite

Chile, Finanzwesen 160
— Fleischgefrierindustrie 267
— Französische Handelskammern 127
— Hafenverbesserung 36
— Internationaler Goldfonds 193
— Luftverkehr 330
— Salpetergewinnung und -ausfuhr 127, 218
— Wirtschaftliches 67
China, Annullierung deutscher Konzessionen 161
— Ausländische Firmen 66
— Außenhandel 66, 299
— Baumwollwirtschaft 266
— Deutschtum in 276, 371
— Drahtlose Telegraphie 131, 275
— Eisenbahnwesen 162, 35
— Eisenindustrie 265
— Finanzwesen 192
— Funkwesen 37
— Hafenbauten 36, 69
— Handelsaussichten 266
— Vernichtung des Deutschtums in 178*
Columbien, Eisenbahnwesen 269
— Handelsentwicklung 300
— Kohlenlager 67
Cuba, Dauerausstellung 300

D.

Dänemark, Bankwesen 188, 216
— Funkentelegraphie 131, 274, 308, 331
— Getreidebestände 188
— Hafenbauten 369
— Handel und Wirtschaft 65, 120, 188, 216
— Kohlenversorgung 296
— Landverkehr 301
— Nordostseekanal 304
— Öresundtunnel 269
— Seeschiffahrt 271
Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft, Mitteilungen . . . 40, 72, 103, 132, 201, 279, 311, 334
Deutsches Ausland-Institut, Mitteilungen 72, 131, 200, 280, 336
Deutschland, Aktienreedereien 278
— Auslanddeutschen, Forderungen der 73*
— Auslanddeutschen, Recht der 3*
— Auslanddeutschtum, Chronik . . . 275, 308, 331, 371
— Auslanddeutschtum und die neue Zeit 321*
— Auslanddeutschtum und Weltwirtschaftskrieg . . . 47*
— Auswanderung und Landwirtschaft 337*
— Bauernarbeit in Macedonien 213*
— Bevölkerung, deutsche, in Kanada 31*
— Binnenschiffahrt 36, 38, 64, 70, 129, 196, 222, 273, 331, 369, 370
— Brüsseler Abkommen 157
— Deutsche in Australien 287*
— Deutsche in Italien 180*
— Deutschen, die im Wirtschaftsleben Rußlands 54, 76, 152*
— Deutschland schuldig? 277
— Deutschtum in Ägypten 352*
— Deutschtum im Ausland vor dem Weltkrieg . . . 102
— Deutschtum in Australien und Neuseeland 207*
— Deutschtum in China 148*
— Deutschtum, Lage in Rußland 350*
— Eisenbahnwesen 68, 127, 219, 302
— Fernsprechwesen 164
— Funkenstationen 368
— Genossenschaftswesen, Bedeutung usw. 348*
— Germania 86*
— Geschäftstätigkeit in Südamerika 287*
— Grenzdeutsche 142*
— Handelsbeziehungen, deutsch-russische 21*
— Handelskrieg, englisch-deutscher 281*

Seite

Deutschland, Hilfsvereine 316
— Hochschule für Verkehrswesen 268
— Kaiser-Wilhelm-Kanal 369
— Kleinsiedlungen und Auslanddeutschtum 238*
— Koloniale Frage 231*
— Kolonien im Heiligen Lande 246*
— Kolonisation, Germanische 185*
— Kolonisten im Zarenreiche 56*
— Kolonisten in Rußland 201*
— Kraftfahrzeuglinien 368
— Kriegsgefangene, Deutschstämmige 241*
— Landwirtschaft und Rückwanderung 73*
— Luftverkehr . . . 37, 101, 129, 163, 223, 274, 307, 331
— Maschinenindustrie 103
— Messewesen 296
— Norddeutscher Lloyd 311
— Nordseehäfenkanal 41*
— Organisationstätigkeit deutscher Arbeiter . . . 110, 283*
— Reichsbank . 32, 62, 93, 119, 155, 187, 214, 260, 293, 323, 356
— Reichseisenbahnproblem 174*
— Reichsnotopfer 318*
— Reichswanderungsstelle 233*
— Rückliquidation 245*
— Seekabel und Völkerbund 140*
— Seeschiffahrt 35, 221, 270, 271
— Sparkassen 216
— Stahlfabriken 362
— Steuerentwürfe 263
— Telefunkenzeitung 310
— Valutafrage 311
— Versailler Friedensentwurf 166*
— Volksernährung nach dem Weltkrieg 16, 74*
— Vollendung des Mittellandkanals 164, 278
— Weltnachrichtenverkehr 228
— Weltwirtschaftliche Erdrosselung 165
— Wirtschaftliches 53, 95, 325
— Wirtschaftsbeziehungen zu Griechenland 211*
— Wirtschaftskongreß 39
Deutschösterreich, Handel und Wirtschaft . . . 158
— Kreditfragen 158
Devisenkurse 34, 62, 94, 120, 156, 188, 215, 262, 294, 324, 360
Donau, Anschlußbahn 127
— -Theiß-Kanal 306
— Verkehr 306
— Winterhäfen 101

E.

Ecuador, Marconistationen 131
— Ölfelder 218
Einführung 1
England, Außenhandel 189
— Donauverkehr, Monopolisierung des 306
— Eisenbahnwesen 68, 99
— Eisen und Stahl 189
— Etat 1919/20 362
— Farbstofffabrikation 158
— Fernsprechverkehr 274
— Handel und Wirtschaft 64, 96, 121, 158, 189, 216, 296, 326, 362
— Handelskrieg, englisch-deutscher 281*
— Handelsschiffbau 271
— Handelsverkehr, deutsch-englischer 326
— Industrieschutz 333
— Kabel 274
— Kanaltunnel 193
— Kohlenausfuhr 217, 296
— Kohlenmangel 121
— Küstenverkehr 304
— Luftverkehr 70, 129, 196, 223, 274, 307

Seite

England, Manchester-Schiffahrtskanal 194
— Metallindustrie 326
— Munitionsministerium 121
— Schiffahrtsausstellung 363
— Schiffahrtskanal, mittelschottischer 291*
— Seeschiffahrt 128, 162, 194
— Silberpreis 296, 326, 363
— Telegraphenverkehr 274, 331
— Tuchindustrie 216
— Warenüberschwemmung 326
— Wirtschaftsabkommen, englisch-spanisches 216
Europa, Landkarte von 310
— Landverkehr 34, 35, 68, 127

F.

Falklandsinseln, Funkwesen 124
Fernsprechanlagen 70
Finnland, Außenhandel 96, 217, 362
— Bahnbauten 219, 269
— Bankwesen und Finanzwesen 190, 217
— Großhafen in Abo 36
— Luftverkehr 37
— Rohstoffbedarf 190
— Seeschiffahrt 163, 221, 271, 304
— Telegraphenverkehr 331
Flößerei 369
Frachtschiffe 69
Frankreich, Amerikanisch-britische Unternehmungen in französischen Häfen 292
— Außenhandel 96, 121, 159, 190, 217, 264, 362
— Bahnbauten 193/4, 219, 268, 269, 302, 330, 369
— Bankwesen 96, 121, 264, 326, 362
— Binnenschiffahrt 87, 196, 273, 306
— Erzvorräte 362
— Finanzwesen 190, 264, 297, 362
— Funkentelegraphie 224
— Hafenbauten 163, 195
— Handel und Wirtschaft 121, 297
— Kanaltunnel 193
— Kohleneinfuhr 362
— Luftverkehr 101, 129, 164, 197, 228, 307
— Wiederaufbau 122, 264
— Wirtschaftsbündnis mit Belgien 325
Funkentelegraphie 130

G.

Geographie, politische 198, 333
Griechenland, Bahnwesen 98
— Handelsbeziehungen 326
— Industrie 190
— Tabakernte 66
— Weinbau 96
— Wirtschaftsbeziehungen Griechenlands und Deutschlands 211*
Gummi, Weltproduktion 63
Goldküste, Einfuhr und Ausfuhr 97

H.

Handel und Wirtschaft 63
Holland, Außenhandel 264, 328, 263
— Ausstellung 190
— Bankwesen 96, 328
— Bergbau 122, 159
— Binnenschiffahrt 222
— Eisenbahnwesen 159
— Finanzwesen 95, 159, 264, 297, 327, 364
— Funkwesen 130, 131
— Handel und Industrie 95, 122, 159, 191, 217
— Handel und Wirtschaft 64, 297, 327
— Kohlenversorgung 297
— Luftverkehr 101, 196, 223

Seite

Holland, Messe 297
— Seeschiffahrt 163, 222, 271, 304
— Viehzählung 190
— Zuckerernte 159
Hongkong, Handel 266
Honolulu, Hafenbau 195

J.

Indien, Eisenbahnwesen 68
— Das indische Bank- und Geldwesen 356
— Britisch-, Ackerbau 124
— Außenhandel 328
— Bankwesen 364
— Einfuhrverbote 364
— Finanzwesen 328
— Flugverkehr 71
— Juteindustrie 97
— Seeschiffahrt 221
— Wasserkräfte 124
— Niederländisch-, Außenhandel 66, 329
— Diamantenausbeutung 329
— Industrie 66, 364
— Ingenieurkongreß 300
— Japanisches Kapital 192
— Luftverkehr 197
— Rohstoffe 66, 217
— Tabaksteuer 329
— Wirtschaftliches 364
Indochina, Drahtlose Telegraphie 197
— Drahtlose Telephonie 197
— Eisenbahnwesen 193
— Funkenverkehr 224
— Hafenbau 194
— Messe 328
Island, Flugwesen 274
Italien, Außenhandel 122, 217, 190
— Bahnwesen 35, 301, 302, 330
— Bankwesen 190
— Baumwollbörse 190
— Binnenschiffahrt 223, 273
— Bodensozialisierung 267
— Deutsche in Italien während des Krieges und in der Übergangswirtschaft 180*
— Finanzwesen 96
— Hafenbau 128, 163, 195, 271, 304, 369
— Handel und Industrie 66, 122
— Industrieunternehmungen 122, 297
— Italiens mitteleuropäische Wirtschaftsbeziehungen . 250*
— Kohlenpreise 122
— Küstenschiffahrt 128
— Luftverkehr 164, 197, 274
— Mineralien 66
— Rohstoffe 66
— Seeschiffahrtsverkehr 271, 305
— Sparkassen 190
— Staatsmonopol, wirtschaftliches 66
— Wiederaufbau 122
— Wirtschaftliches 217, 264
Japan, Arbeitermangel 299
— Außenhandel 97, 124, 160, 266
— Bankwesen 125, 217
— Drahtlose Telegraphie 131
— Einfluß in China 160, 162, 269
— Eisenbahnwesen 35, 266, 269
— Grundlagen der japanischen Weltmacht, politische 59*
— Hafenbau 305, 369
— Industrie 66, 97, 160, 217
— Industrieausstellung, chemische 328
— Japanischer Außenhandel, Lage des 253*
— Japanische Einwanderung in Brasilien 322*
— Japanisierung Niederländisch-Indiens 255*

Seite

Japan, Rohstoffe 66, 97, 192
— Schiffbau 100, 272, 305
— Seeschiffahrt 36, 69, 163, 195, 222, 305
— Seidenhandel 124, 217

K.

Kanada, Bankwesen 160, 218, 365
— Chemische Industrie 267
— Deutsche Bevölkerung in Kanada 31*
— Eisenbahnwesen 128
— Erze 218
— Farbindustrie 67, 160
— Funkverkehr 370
— Handelsvertrag mit Frankreich 125
— Häute und Ledermarkt 266
— Kanalbau 70
— Kohlenlager 67
— Ölfelderfinanzierung 218
— Papierausfuhr 300
— Platingewinnung 67
— Schiffsbau 193
Kohlenkommission, europäische 263
Königsberg, Großschiffahrtswege 38
Korea, Bahnwesen 99, 269
— Hafenbau 271
— Japanische Getreidebörse 217

L.

Lettland, Handel und Wirtschaft 297
Liberia, Handel und Wirtschaft 266
Litauen, Finanzwesen 159
Luxemburg, Finanzwesen 129, 264, 327
— Industrie 129
— Luxemburger und das Deutschtum 83*

M.

Manchester-Schiffskanal 194
Manila, Freihafen 129
Marokko, Bahnwesen 269
— Baumwollkultur 98
— Erze, Öle, Rohstoffe 125
— Finanzwesen 364
— Hafenbau 272
— Luftverkehr 164
— Phosphorminen 364
Mazedonien, Deutsche Bauernarbeit in 213
Mexiko, Bahnwesen 302
— Bankwesen 300, 367
— Erdölgesetz 98
— Erdölgewinnung 218, 267, 330
— Finanzwesen 301
— Luftverkehr 275
— Revision von Bodenkonzessionen 161
— Seeschiffahrt 129
— Staatsschulden 193
Motorenstatistik 38

N.

Neuseeland, Hafenbau 195
— Tunnelbau 35
— Deutschtum in 207*
Nicaragua, Außenhandel 1917 127
Nigeria, Außenhandel 1917 125
— Ausfuhr von Rohstoffen 192
— Einfuhr und Ausfuhr 1917 97
— Handel und Wirtschaft 193
Norwegen, Eisenerzvorkommen 65
— Finanzwesen 159
— Freihäfen 100
— Industrie 65
— Luftverkehr 223

Seite

Norwegen, Papierindustrie 217
— Rohstoffe 65, 159
— Schiffahrt 69, 96, 129, 221, 304

O.

Österreich, Bahnwesen 127
— Finanzwesen 64, 158, 265
— Handel und Wirtschaft 191
— Industrie 123
— Tunnelbau 193
— Wasserkräfte 217

P.

Panama, Ein- und Ausfuhr 127
— Industrie 167
— Panamakanal 101, 163, 370, 378
Paraguay, Außenhandel 367
— Binnenschiffahrt 307
Persien und seine weltwirtschaftliche Bedeutung . . 256*
Peru, Handel und Wirtschaft 98
— Luftverkehr 307
Polen, Bankwesen 298
— Deutschtum in 308
— Binnenschiffahrt 36
— Finanzwesen 65, 159
— Getreideversorgung 265
— Handbuch von Polen 224
— Handel und Wirtschaft 298
— Industrie 298
— Kanalpläne 222
Portugal, Bankwesen 298, 328
— Hafenbau 195
— Wiederaufnahme des Handels mit Deutschland . . 328

R.

Rumänien, Erdölgewinnung 364
— Erdöllleitungen 39
— Handel und Wirtschaft 123, 298
— Tabakernte 66
Rußland, Ausfuhrhandel 298
— Ausfuhr von Pelzwerk 264
— Bankwesen 123
— Bergbau 65
— Binnenschiffahrt 197
— Deutsch-russische Handelsbeziehungen 21*
— Deutsche im Wirtschaftsleben Rußlands 54*
— Eisenbahnwesen 302
— Finanzwesen 198
— Freihafen 35
— Germanische Kolonisation, älteste in Südrußland . 185*
— Geschichte der deutschen Kolonien an der Wolga 71*
— Handel und Wirtschaft 65, 123, 159
— Hilfstätigkeit der Reichswanderungsstelle für die deutschstämmigen Kolonisten Wolhyniens und des Cholmer Bezirks 233*
— Industrie 159
— Kanalbau 196
— Künftige Beziehungen der deutschen Kolonisten in Rußland zu ihrem Stammlande 201*
— Lage der deutschen Kolonisten im ehemaligen Zarenreiche 56*
— Lage des Deutschtums in Rußland nach der deutschen Novemberrevolution 350*
— Stand der ehemaligen Rückliquidation des deutschen Besitzes im ehemaligen Rußland vor dem deutschen Zusammenbruch 245*

S.

Schweden, Bahnwesen 302, 368
— Bankwesen 65, 123
— Flugverkehr 331

Seite

Schweden, Freihäfen 128
— Funkstation 274
— Hafenbau 273
— Handel und Wirtschaft 65, 96, 159
— Hüttenbetrieb 96
— Industrie 65, 123, 159
— Rohstoffe 65
— Schiffsverkehr 221, 304
— Steinkohlenlager 65, 159
Schweiz, Außenhandel 217
— Bahnwesen 193, 159, 268, 301
— Baumwollgewinnung 65
— Binnenschiffahrt 222, 370
— Erze 66
— Finanzwesen 66
— Flugverkehr 307
— Freihäfen 100
— Handel und Wirtschaft 59, 96
— Industrie 66
— Seeverkehr 66, 271
— Tunnelbau 268, 331
Seefrachten 162
Serbien, Kanalbau 306
Sibirien, Bahnwesen 368
— Funkwesen 275
— Luftverkehr 102
Silbervorräte 361
Somaliland, italienisch, Bahnwesen 269
Spanien, Außenhandel 160, 191, 265
— Bahnwesen 302, 328
— Bankwesen 169, 364
— Baumwollernte 123
— Bergbau 217, 265
— Einfuhr und Ausfuhr 66
— Finanzwesen 217
— Gibraltartunnel 99
— Handel und Wirtschaft 123, 160, 265. 328
— Industrie 364
— Kanalbau 196, 223
— Luftverkehr 223
— Schiffbau 100
— Schiffsverkehr 163
— Viehbestand 191
Spitzbergen, Handel und Wirtschaft 96
Staatsbankrotte 197
Südafrika, Bahnwesen 368
— Glasfabrikation 320
— Industrieausstellung 192
— Luftverkehr 129, 274
— Rohstoffe 218
— Schießbaumwolle 125
— Zuckerernte 218

T.

Telegraphie 197, 199
Telephonie 197, 199
Timor, Flugwesen 307
Togoland, Einfuhr und Ausfuhr 97
Transvaal, Diamantfelder 67
— Erzlager 67
— Industrien 67
— Wollschur 67
Tripolis, Bahnwesen 269
Tschecho-Slowakei, Eisenbahnwesen 162, 219
— Finanzwesen 160, 265

Seite

Tschecho-Slowakei, Industrie 265
Tunis, Bahnwesen 99
Türkei, Finanzwesen 160
— Opiummarkt 299

U.

Ungarn, Binnenschiffahrt 101
— Finanzwesen 64, 96
— Getreidebau 124
— Holzindustrie 124
Uruguay, Ackerbau 98
— Außenhandel 267
— Eisenbahnwesen 330, 368
— Finanzwesen 193
— Kohlengewinnung 67

V.

Venezuela, Bankgründung 98
— Handel und Wirtschaft 98
— Kohlengewinnung 98
Vereinigte Staaten, Außenhandel 160, 267, 365
— Automobilindustrie 267
— Bahnwesen 162, 368
— Bankwesen 126, 329
— Baumwollkonferenz 161
— Binnenschiffahrt 274, 370
— Ein- und Auswanderung 329
— Eriekanal 37
— Eisenbahnwesen 99
— Eisenindustrie 125, 160
— Farbstoffindustrie 98, 218
— Finanzwesen 97, 161, 126, 267
— Freihäfen 36, 222
— Fremdes Eigentum 277
— Funkwesen 38
— Hafenbau 222
— Handel und Wirtschaft 63, 161, 267
— Kohlenausfuhr 307
— Kriegseinkommensteuergesetz 125, 160
— Kupferausfuhrgesellschaft 98, 125
— Luftverkehr 102, 130, 196, 197
— Schiffbau 69, 101, 195, 267, 272, 305, 370
— Schiffseisenbahn 307
— Schiffsverkehr 100, 195, 273, 305
— Seekabelnetz 71, 102, 274, 275
— Telegraphen- und Telephonverkehr 102, 308
— Tunnelbau 128
— Wollgewinnung 218
Völkerrecht 277

W.

Weichsel, Internationalisierung 305
Weizen, Weltversorgung 156
Welthandelsflotte 128, 220, 270, 303, 369
Weltschiffbau 63, 162, 194, 270, 303, 368
Welttelephonie 164
Westafrika, Französisch-, Bahnwesen 68
Wolle, Weltvorrat 120

Z.

Zentralbanken, Ausweise 32, 62, 63, 119, 155, 187, 214, 260, 293, 323, 359
Zuckervorrat der Welt 294
Zululand, Baumwollgewinnung 125
Zuschrift 39

WELTWIRTSCHAFT

ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER
DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT
UND DEM
DEUTSCHEN AUSLANDINSTITUT-STUTTGART

IX. Jahrgang | Januar 1919 | Nr. 1

Einführung.

Motto: Primum vivere, deinde philosophare.

Mit dem neunten Jahrgang tritt unsere Zeitschrift ihren Lesern zum dritten Male in erweitertem Gewande entgegen. Vom „Weltverkehr" ausgehend, hat sie später das Gesamtgebiet der „Weltwirtschaft" in ihren Arbeitsbereich einbezogen, um nunmehr auch ihren Wirkungskreis auf die Probleme der „Auslandkunde" und des „Auslanddeutschtums" auszudehnen.

Die Erfahrungen des Krieges haben ja nur zu klar bewiesen, daß die weltwirtschaftliche Betätigung unseres Volkes allzu einseitig auf den rein materiellen Erfolg eingestellt war und der Berücksichtigung der wirtschaftlichen und politischen Psyche der mit uns in Handelsverkehr stehenden Völker der Erde entbehrte. Letzten Endes sind gerade dadurch schwere wirtschaftliche Rückschläge hervorgerufen worden, denn nicht nur unsere amtliche Außenpolitik, sondern auch führende Kreise des Handels und der Industrie in Deutschland wurden von dem katastrophalen Ausbruch des Weltkrieges überrascht.

„Auslandkunde" bedeutet Beschäftigung mit der wirtschaftlichen und politischen Psyche aller für die Weltwirtschaft in Frage kommenden Länder. Sie sollen in möglichst systematischer Weise objektiv studiert und die gesammelten Erkenntnisse sollen in einer Form zur Darstellung gebracht werden, die außer der Wissenschaft vornehmlich den Praktikern des Handels und der Industrie von Nutzen ist. Soweit Raum und Mittel es erlaubten, hat unsere Zeitschrift auch bisher der ‚Auslandkunde' ihre Aufmerksamkeit geschenkt. Wir brauchen nur an unsere letzten Sondernummern „Die nordischen Staaten" Mai/Juni 1917, „Die Schweiz" Oktober/November 1917 und „Wirtschaftsfragen in den neuen Oststaaten" Juni/Juli 1918 zu erinnern.

Der Bearbeitung der Fragen des „Auslanddeutschtums" wird sich das „Deutsche Ausland-Institut in Stuttgart" unterziehen; es ist zu diesem Zwecke unserer bisher alleinigen Herausgeberin, der „Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft", als Mitherausgeberin zur Seite getreten. Das Deutsche Ausland-Institut sagt in seinen „Mitteilungen" über seine Ziele:

„Der Wiederaufbau unseres zerstörten Auslandgeschäftes wird eine der hervorragendsten Aufgaben der deutschen Arbeitsgemeinschaft sein. Darüber hinaus werden wir mehr wie je daran zu arbeiten haben, unseren friedlichen Wettbewerb im Auslande auf die Höhe zu bringen, deren das in Krieg und Frieden bewährte deutsche Volk

bedarf und würdig ist. Der deutsche Auslandpionier wird in dieser schweren Arbeit gestützt werden müssen durch das Bewußtsein, daß ganz anders als vor dem Kriege das deutsche Volk mit vollem Verständnis hinter ihm steht. Der deutsche Gedanke in der Welt verlangt ein enges Zusammenstehen aller Volksgenossen in der Heimat vom ersten Minister bis zum letzten Arbeiter. Er erfordert auch einen innigen Zusammenhalt der Auslanddeutschen untereinander und mit der Heimat, der sie früher aus mancherlei Gründen nur allzusehr entfremdet wurden. Daran wollen wir arbeiten."

‚Auslandkunde' und ‚Auslanddeutschtum' werden hiernach im Sinne einer Ergänzung unseres weltwirtschaftlichen Arbeitsgebietes behandelt. Es versteht sich schon deshalb ganz von selbst, daß die Pflege der „Weltwirtschaft" in keiner Weise gegen bisher zurücktreten wird. Vielmehr wird mit allen Kräften daran gegangen werden müssen, die durch den Krieg unterbrochenen Beziehungen zu überseeischen Gebieten neu zu knüpfen. Die politischen Umwälzungen dieser Tage schaffen neue innerwirtschaftliche Aufgaben, die in engster Verbindung mit unserer zukünftigen Stellung in der Weltwirtschaft stehen. Wir denken hier an das Reichseisenbahnproblem, den Ausbau des deutschen Kanalnetzes sowie an alle Fragen der Wasserwirtschaft, ferner an die Gestaltung unserer Handelspolitik im Hinblick auf alle weltwirtschaftlichen Probleme, die mit der Beendigung des Krieges an uns herangetreten sind und die uns der Friedensschluß noch bringen wird. Wir richten an dieser Stelle an alle unsere Freunde, soweit sie sich berufen fühlen, im Rahmen unseres Arbeitsbereiches tätig zu sein, die Bitte, uns ihre Mitarbeit zur Verfügung zu stellen. Ganz besonders fordern wir die Männer der Praxis dazu auf, die ihre Stimme in der Öffentlichkeit bisher leider viel zu wenig hören ließen, die notwendige Ergänzung wirtschaftswissenschaftlicher Arbeit durch wirtschaftspraktische Betätigung zu ermöglichen. Der Standpunkt, daß die Theorie niemals Selbstzweck werden dürfe, gewinnt in einer Zeit, in der die Zukunft des deutschen Volkes allein von der Größe und der zweckmäßigen Verwendung seiner Arbeitsenergie abhängt, doppelt an Wichtigkeit.

Die Erweiterung uuseres Arbeitsgebietes wird uns mehr als bisher auch zur Erörterung politischer Fragen führen. Wir werden dabei weder innerpolitischen Parteiströmungen Raum geben, noch uns in den Dienst bestimmter außenpolitischer Anschauungen stellen. Nur das Interesse der Volksgesamtheit wird uns sachlich zu leiten haben.

Das dankenswerte Entgegenkommen des Verlages hat der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft und dem Deutschen Ausland-Institut ermöglicht, ihren Mitgliedern unsere Zeitschrift unter für die heutige Zeit besonders günstigen Bedingungen zur Verfügung zu stellen. Wir richten daher an unsere Leser die Bitte, uns nach Kräften neue Freunde zu werben, damit wir unsere Arbeitsleistung auf eine Höhe führen können, die allen dargelegten Zielen voll gerecht wird. Wir vertrauen darauf, daß diese ernste Zeit auch ein ernstes zur Sammlung aller Kräfte entschlossenes Geschlecht findet. Sind uns bisher Tausende gefolgt, so müssen es Zehntausende werden.

Die Schriftleitung.

Das Recht der Auslanddeutschen.

Von Prof. Dr. W. von Blume-Tübingen.

Im strengen Sinne Auslanddeutscher ist nur der deutsche Staatsangehörige, der sich dauernd im Auslande aufhält.

Wie steht es denn aber mit der Staatsangehörigkeit der Deutschen, die sich im Ausland niederlassen? Das ist für das gesamte Recht der Auslanddeutschen die grundlegende Frage.

Bis 1913 wurde sie beantwortet durch ein Gesetz, das aus dem Jahre 1870 stammte und als Bundesgesetz des Norddeutschen Bundes erlassen worden war. Als es seinerzeit erschien, bedeutete es einen großen Fortschritt. Schuf es doch zum ersten Male ein einheitliches deutsches Recht der deutschen Staatsangehörigkeit. Aber inzwischen waren das Deutsche Reich und das deutsche Staatsbewußtsein erstarkt. Deutschland schickte sich an, Weltpolitik zu treiben. Und die Frage wurde dringend, ob das Gesetz, das darüber bestimmte, wer ein Deutscher ist, dem gesteigerten Staatsbewußtsein des deutschen Volkes noch entspreche.

Die Antwort mußte verneinend ausfallen. Denn das Gesetz war die Ursache, daß zahllose Deutsche ihrem Vaterlande verloren gingen. Bestimmte es doch, daß jeder Auslanddeutsche aufhörte, Deutscher zu sein, wenn er sich zehn Jahre ununterbrochen im Ausland aufgehalten hatte, ohne in die sogenannte „Matrikel“ eines Reichskonsuls eingetragen zu sein. Wie viele gab es doch, die sich nicht eintragen ließen! Weil es ihnen unbequem war, sich an das Konsulat zu wenden — weil die Eintragung in die Matrikel Geld kostete — erst in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde sie gebührenfrei — oder auch nur aus Rechtsunkenntnis, Nachlässigkeit, Gleichgültigkeit!

Es muß wundernehmen, daß bis zum Jahre 1895 diese Bestimmung unangefochten blieb. Erst in diesem Jahre wurde im Reichstag ein Versuch gemacht, sie zu beseitigen — ohne Erfolg. Dann geschah es im Jahre 1898, daß ein angesehener Auslanddeutscher, der sein Deutschtum stets betätigt hatte, zu seiner Überraschung erfuhr, daß er auf Grund der erwähnten Bestimmung seine Reichsangehörigkeit verloren hatte. Sowohl von der Regierung wie vom Reichstag wurden damals Schritte getan, das Gesetz zu ändern; wieder ohne Ergebnis. Aber diejenigen Männer, die sich vorgenommen hatten, eine Besserung des Rechtszustandes des Auslanddeutschtums herbeizuführen, wurden nicht müde, ihre Forderung geltend zu machen. Die Gerechtigkeit verlangt die Feststellung, daß insbesondere der Verein für das Deutschtum im Auslande und der Alldeutsche Verband sich dabei große Verdienste erwarben. Und im Jahre 1913 ist es dann endlich zu einem neuen Gesetz gekommen. Der Verlust der Staatsangehörigkeit durch Zeitablauf ist darin ausgemerzt. — Wie schwer ist es in Deutschland gewesen, den Gedanken durchzusetzen, daß wir alles aufwenden müssen, um das Auslanddeutschtum uns zu erhalten!

Das neue Gesetz bestimmt nun folgendes: 1. daß ein Auslanddeutscher aus dem Reichsverband ausscheidet, wenn er eine fremde Staatsangehörigkeit erwirbt. Dies galt nämlich nach dem früheren Recht keineswegs. Man blieb also Deutscher, auch wenn man Engländer oder Amerikaner geworden war, bis die zehn Jahre abgelaufen waren oder man ausdrücklich entlassen wurde. Es läßt sich leicht denken, welche Unzuträglichkeiten dies im Gefolge hatte. Besonders bemerkbar machten sie sich bei den zahlreichen Deutschen, die nach Amerika ausgewandert waren. Abhilfe hatten hier die sog. „Bancroft-Verträge“ gebracht, nach denen Deutsche, die fünf Jahre in Amerika ansässig waren, von uns als Amerikaner behandelt werden sollten. Aber das Näherliegende war doch wohl, zu sagen, daß ein Deutscher, der in einen fremden Staatsverband eintritt, nicht mehr Deutscher bleiben will und wir keine Veranlassung haben, auf sein Deutschtum Wert zu legen. So hatte die überwiegende Mehrzahl der Staaten schon früher diese Frage erledigt. Deutschland folgte ihnen endlich im Jahre 1913.

Das Gesetz von 1913 fügte aber noch einen weiteren Grund des Verlustes der Staatsangehörigkeit hinzu: Nichterfüllung der Wehrpflicht. Wenn nämlich ein militärpflichtiger Auslanddeutscher das 31. Lebensjahr vollendet hat, ohne eine endgültige Entscheidung über seine Wehrpflicht herbeigeführt zu haben oder zurückgestellt zu sein, so hört er ohne weiteres auf, ein Deutscher zu sein. Eine sehr scharfe Bestimmung, die immerhin erheblich gemildert wird durch gewisse Vergünstigungen, die den Auslanddeutschen gewährt worden sind, um ihnen die Erfüllung ihrer militärischen Dienstpflicht zu erleichtern. Vor allem: Wer im außereuropäischen Auslande als Kaufmann, Gewerbetreibender oder sonstwie sich eine feste Stellung erworben hat, die er durch Ableistung seiner Dienstpflicht verlieren würde, kann sich zunächst vier Jahre zurückstellen und dann zum Landsturm überweisen lassen. Es ist also dem Auslanddeutschen nichts Unbilliges zugemutet, wenn man verlangt, daß er seine Militärverhältnisse regeln soll. Dennoch wird man heute fragen dürfen, ob es richtig ist, ihm die Reichsangehörigkeit abzusprechen, wenn er es versäumt, dieser Pflicht nachzukommen. Es handelt sich bei den Säumigen oft gar nicht um die Ableistung der Dienstpflicht, sondern nur darum, daß sie sich zurückstellen oder zum Landsturm überschreiben lassen. Unter den vielen Tausenden, die bei Ausbruch des Krieges versucht haben, nach Deutschland zurückzukehren, werden nicht wenige sein, die früher an ihre Pflichten gegenüber dem alten Vaterland kaum gedacht haben, nun aber freiwillig alles im Stiche ließen, um der bedrohten Heimat helfen zu können. Soll man ihnen sagen: Ihr seid keine Deutschen mehr, weil ihr euch nicht rechtzeitig den Behörden gestellt habt? Ist es wirklich eine rechte Politik, den Auslanddeutschen vor die Türe zu setzen, wenn er im Auslande nicht so pünktlich ist in der Erfüllung seiner Staatsbürgerpflichten wie der Inländer? Ist es nicht richtiger zu sagen: Wir wissen, daß jeder gute Deutsche das Vaterland in der Gefahr nicht im Stich lassen wird, auch wenn er es versäumt hat, sich rechtzeitig zum Landsturm überschreiben zu lassen? Wenn dann auch einmal ein Drückeberger sein deutsches

Staatsbürgerrecht behält, obgleich wir auf ihn keinen Wert zu legen brauchen — das schadet weniger, als wenn gute Deutsche wegen Unterlassung einer Formalität aus dem Staatsverbande ausgestoßen und mit Deserteuren auf eine Linie gestellt werden.

Man wird bei Betrachtung dieses Gesetzes den Eindruck nicht los, daß hier deutsche bureaukratische Pedanterie uns wieder einmal einen Streich gespielt hat. Kein anderes Land kennt die Ausstoßung wegen Versäumung der Gestellung zum Militärdienst, auch Frankreich nicht.

Ebensowenig kennen übrigens die Gesetze anderer Staaten — ausgenommen das ungarische und das nordamerikanische — die Entlassung aus dem Staatsverbande auf Grund eines besonderen Antrages des Staatsangehörigen, wenn nicht zugleich die Aufnahme in einen andern Staatsverband erfolgt. Das deutsche Gesetz aber hat es für nötig gehalten, den einfachen Verzicht auf die Staatsangehörigkeit zu ermöglichen. Es scheint ja sehr logisch, daß man einen Auslanddeutschen auf seinen Wunsch gehen lassen muß, wenn man ihm doch gestattet, in einen fremden Staatsverband einzutreten. Aber mit der bloßen Logik sind solche Fragen nicht zu erledigen. Es kommt nämlich, wenn jemand aufhört, Deutscher zu sein, ohne zugleich in einen andern Staat aufgenommen zu werden, der sonderbare Zustand der Staatlosigkeit heraus. Der Mann setzt sich zwischen zwei Stühle. Wird er hilflos, so schiebt ihn das Land, wo er sich aufhält, ab. Aber wohin? In sein früheres Vaterland, das ihn doch nicht mehr als sich angehörig gelten läßt. Sicherlich ist es wenig erwünscht, solche Möglichkeiten zu schaffen. Will jemand, der in England sich eingelebt hat, Engländer werden, so können und wollen wir ihn nicht hindern. Aber ein Vaterland muß jeder haben, so gut wie ein Elternhaus. Er kann von andern Eltern adoptiert werden, aber nicht seiner Familie einfach kündigen. So ist es auch unrichtig, daß Deutschland seinen Söhnen gestattet, daß sie aus irgendeiner Laune ihr Deutschtum kündigen, um staatenlos zu vagabundieren!

Wir werden, wenn wir unser Verhältnis zum Auslanddeutschtum nachprüfen, auch das Gesetz über die Staatsangehörigkeit noch einmal abändern müssen.

Und nun zu den Folgen, die sich aus der Reichsangehörigkeit der Auslanddeutschen ergeben:

Der Auslanddeutsche ist deutscher Staatsangehöriger und hat als solcher alle Rechte und Pflichten des deutschen Staatsbürgers. Aber die Erfüllung dieser Pflichten und die Ausübung dieser Rechte muß sich bei ihm notwendig wesentlich anders gestalten als bei Inlanddeutschen.

Dies gilt zunächst für die Erfüllung derjenigen Pflicht, die vielleicht vor dem Kriege von manchem Auslanddeutschen nicht gern gesehen, jetzt aber jedem als eine der Grundlagen unseres Volksstaates aufgegangen ist: Die Pflicht zum Dienst im Heere. Dem in dieser Beziehung hier schon Erwähnten ist nur zuzufügen, daß wenn besondere Befreiungsgründe nicht vorliegen, allerdings auch die Auslanddeutschen verpflichtet sind, sich persönlich in Deutschland den Ersatzbehörden zu stellen. Unbemittelten können aber die Mittel zur Reise durch den Konsul gewährt werden; das Auswärtige Amt hat dafür einen besonderen Fonds. Wir dürfen hoffen, daß nach den Erfahrungen dieses Krieges die Auslanddeutschen mehr noch als bisher bestrebt sein werden, ihrer Wehrpflicht nachzukommen, um sich tüchtig zu machen zum Schutze des Vaterlandes in Tagen der Not. An Deutschland wird es sein, dafür zu sorgen, daß das Meer ihnen zur Rückkehr offen bleibt und die empörende Vergewaltigung durch englische Willkür sich nicht noch einmal wiederholt!

Anders steht es mit der Steuerpflicht! Das Recht des Staates Steuern zu erheben, gilt als ein Ausfluß seiner Gebietshoheit und besteht daher nicht nur gegenüber den eigenen Staatsangehörigen, sondern gegenüber allen Personen, die sich im Bereich des Staates befinden und gegenüber jedem Vermögen, das der Staatsgewalt zugänglich ist. Darum bleibt zwar das in Deutschland befindliche Vermögen des Auslanddeutschen der Besteuerung durch das Deutsche Reich und seine Einzelstaaten unterworfen. Er selbst aber, sein Einkommen und sein im Ausland befindliches Vermögen unterliegt der Steuerhoheit des Gastgeberstaates. Würde Deutschland ihn auch noch besteuern, so würde das zu einer ungerechten Doppelbesteuerung führen — ganz abgesehen davon, daß die Einziehung dieser Steuer doch nur soweit möglich wäre, als der Auslanddeutsche im Machtbereiche Deutschlands sich befände.

Aber diese Regel muß sich eine Ausnahme zum Nachteil der Auswanderer gefallen lassen. Es muß verhindert werden, daß das in Deutschland erworbene Kapital ins Ausland verbracht werde, nur um es der Besteuerung im Inland zu entziehen. Einst wurde vom Auswanderer eine „Nachsteuer", ein „Abschoß", erhoben; noch das preußische allgemeine Landrecht verlangt von ihm 10% seines Vermögens. Im neueren Recht war dieser Gedanke verblaßt. Immerhin bestimmten nach dem Vorgange des preußischen Einkommensteuergesetzes die meisten deutschen Steuergesetze, daß ein Deutscher, der ins Ausland geht, noch zwei Jahre lang der Besteuerung in Deutschland unterworfen bleibe. Die infolge der Kriegsgewinne eingetretene Vermögensverschiebung und die Gefahr, daß diese ins Ausland gebracht werden, hat jetzt das Reich gezwungen, dem Gedanken der Nachsteuer eine neue Ausprägung zu geben. Das Reichsgesetz gegen die Steuerflucht läßt die Steuerpflicht des Auswanderers noch fünf Jahre lang fortdauern und sichert sie durch Hinterlegung von 20% des Vermögens des Auswanderers. Selbstverständlich werden die Auslanddeutschen, die während des Krieges vorübergehend nach Deutschland zurückgekehrt sind, von dieser Besteuerung nicht getroffen. Auch sind Vorkehrungen getroffen um zu verhindern, daß etwa durch dieses Gesetz der deutsche Unternehmungsgeist, der ins Ausland strebt, gelähmt werden könnte.

So steht es mit den staatsbürgerlichen Pflichten der Auslanddeutschen. Und wie gestalten sich ihre staatsbürgerlichen Rechte? Wie insbesondere

das wichtigste staatsbürgerliche Recht, das Wahlrecht?

Wähler zum Reichstag war bekanntlich jeder Deutsche, der das 25. Lebensjahr zurückgelegt hatte, aber — dies war für die Auslanddeutschen von entscheidender Bedeutung — er war nur Wähler in dem Bundesstaat, in dem er seinen Wohnsitz hatte. Die Wahlen zum Reichstag waren Bezirkswahlen. Nur die Angehörigen eines Wahlbezirks konnten ihr Wahlrecht ausüben. Dasselbe galt für die einzelnen Bundesstaaten. Ergebnis: Die Auslanddeutschen waren von der Teilnahme an den Wahlen ausgeschlossen.

Eine Änderung dieses Rechtszustandes wäre nur denkbar, wenn das Bezirkswahlsystem gänzlich beseitigt würde zugunsten des reinen Proportionalwahlsystems, für das Reich also ein „Reichsproporz" eingeführt würde, ohne Rücksicht auf Wahlkreise. Aber, selbst wenn etwa ein solches System eingeführt würde, würde man für die Ausübung dieses Wahlrechts doch einen Wohnsitz in Deutschland fordern müssen. Denn die Auslanddeutschen stehen so sehr außerhalb des in Deutschland sich abspielenden öffentlichen Lebens, zumal außerhalb des Parteilebens, daß sie zu der Mitwirkung bei der innerstaatlichen Regierung ungeeignet sind. Gewiß ist dieses Unberührtsein vom politischen Treiben des Inlandes auch ein Vorzug der Auslanddeutschen. Und sicher würde ihre Mitwirkung bei der auswärtigen Politik des Reiches von großem Wert sein können. Aber die Wahlen sollen der Ausdruck der politischen Stimmung und der Wünsche des Volkes sein und die Aufgabe des Reichsparlaments ist in erster Linie innerpolitisch. So ist es denn durchaus berechtigt, wenn die Wahlen zur kommenden Nationalversammlung den Inlanddeutschen vorbehalten sind. Ergänzend sei hier bemerkt, daß die Revolutionsregierung das aktive und passive Wahlrecht jedem Deutschen ohne Unterschied des Geschlechts verlieh, der das 20. Lebensjahr vollendet hat.

Rechtlich anders liegt es mit der Wählbarkeit der Auslanddeutschen. Da jeder gewählt werden kann, der die deutsche Reichsangehörigkeit besitzt und 20 Jahre alt ist, so steht rechtlich nichts im Wege, daß ein Auslanddeutscher in das Reichsparlament einziehe. Aber dem dürften doch so viel tatsächliche Hindernisse entgegenstehen, daß der Fall sich kaum ereignen wird.

Eine politische Tätigkeit der Auslanddeutschen ist sicherlich für das Reich höchst erwünscht. Doch der Platz dafür ist das Ausland, nicht das Inland. Dort ist ihr Arbeitsfeld, dort auch die Stelle ihres politischen Wirkens. Sie sollen nicht nur wirtschaftliche, sondern auch politische Pioniere des Deutschtums sein. Was immer sie draußen tun — sie mögen stets dessen eingedenk bleiben, daß sie nicht nur für sich, sondern für Deutschland arbeiten, ob sie nun neue Wege für den Handel suchen, ob sie sich Einfluß auf die Presse verschaffen, ob sie für deutsche Kultur werben — sie treiben deutsche Politik: Wirtschaftspolitik, Politik der öffentlichen Meinung, Kulturpolitik. Unser amtlicher Vertreter im Auslande aber möge es sich angelegen sein lassen, die Mitarbeit der Auslanddeutschen nicht nur zu dulden, sondern zu organisieren und kräftig zu nützen! Ausschüsse der Auslanddeutschen, Handelskammern der Auslanddeutschen mögen den deutschen Auslandbeamten zur Seite treten. Wie wir im Inlande aus dem reinen Behördenstaat herausgewachsen sind in den Volksstaat hinein, so auch im Auslande. Dort aber heißt das, daß der Auslanddeutsche als Mitglied des deutschen Volkes seinen Staat nicht minder vertreten soll, als es der amtlich berufene Vertreter des Deutschen Reiches tut.

Der Auslanddeutsche soll sich als Vertreter Deutschlands gegenüber dem Ausland fühlen. Aber das Deutsche Reich soll auch den Auslanddeutschen gegenüber jedem fremden Staate vertreten, der seine Rechte verletzt. Artikel 3 Abs. 6 RV. sagt: „Dem Auslande gegenüber haben alle Deutschen gleichmäßigen Anspruch auf den Schutz des Reichs." — Ein stolzes Wort. Ob es immer wahrgemacht worden ist?

Die von Amts wegen berufenen Vertreter des Reiches gegenüber dem Auslande sind die Botschafter und Gesandten. Haben sie den Art. 3 RV. stets vor Augen gehabt, wenn deutsche Reichsangehörige um Schutz baten? Sind sie sich stets dessen bewußt gewesen, daß dem Auslande gegenüber die Privatinteressen des einzelnen Deutschen als Reichsinteressen zu gelten haben? Und daß auch dem einzelnen Deutschen der Schutz nur dann versagt werden darf, wenn höhere deutsche Interessen durch Gewährung des Schutzes gefährdet würden? Haben sie stets daran gedacht, daß die Würde des Reiches nicht nur verlangt, daß die deutsche Flagge überall geachtet werde, sondern auch, daß der deutsche Mann und die deutsche Frau unangetastet bleibe?

Es wäre unrecht, wenn man behaupten wollte, die Vertreter des Reiches seien ihrer Aufgabe nicht allgemein nachgekommen. Wir wissen von gar manchem Gesandten, dessen Bereitschaft, für die seinem Schutz anbefohlenen Deutschen einzutreten, immer wieder gerühmt wurde. Wir wissen von Gesandten, die sich durchaus als Führer und Schützer einer Kolonie im Auslande fühlten und zeigten. Aber wir wissen leider auch von anderen. Von solchen, die zu vornehm, zu steif, zu gleichgültig waren, um sich der Deutschen immer und überall mit warmem Herzen und fester Hand anzunehmen. Wir kennen ja jenen Typus des hochnäsigen Bureaukraten, der uns so vielen Schaden getan hat. Auch dem Auslande gegenüber. Möge er für immer nach diesem Kriege verschwinden!

Der kommende Frieden muß unseren Mitbürgern im Auslande die Möglichkeit des Lebens und Schaffens sichern. Er muß ein gerechter Frieden auch in dem Sinne sein, daß er eine Vergewaltigung unserer Landsleute auch in den zurzeit noch feindlichen Ländern ausschließt. Zwar den gesellschaftlichen Boykott, der unsern Auslanddeutschen droht, wird kein Friedensvertrag von ihnen abwenden können. Dagegen müssen sie sich selbst wehren, mit Unterstützung der deutschen Erzeuger und Kaufleute. Sie werden es lernen müssen, sich anzupassen, ohne ihr Deutschtum zu verleugnen, wie es leider vor dem Kriege nicht selten geschehen ist. Sie werden

es lernen müssen, sich zur Geltung zu bringen ohne in den Fehler des Kraftprotzentums zu verfallen, den leider nicht wenige Deutsche zum Schaden des deutschen Namens zur Schau trugen. Kurz, sie werden es lernen müssen, deutsches Selbstbewußtsein mit deutschem Verständnis für fremde Eigenheiten zu verbinden, dann wird es für das Deutsche Reich in Zukunft leicht sein, ihnen den Schutz zu gewähren, den sie verlangen dürfen.

Das Deutsche Reich schuldet seinen Angehörigen — so sagt Art. 3 RV. — Schutz gegen jede Ungerechtigkeit. Gegen widerrechtliche Behandlung im Kriege sicher nicht minder als in Friedenszeiten.

Wir wissen alle, welche Unbilden unsere Auslanddeutschen seit Kriegsbeginn im feindlichen Ausland erleben müssen. Schon die Verbringung in Konzentrationslager war ein zweifelloser Rechtsbruch. Zwar darf ein kriegführender Staat die auf seinem Gebiet befindlichen Untertanen des feindlichen Staates in Sicherheitshaft bringen, wenn begründeter Verdacht besteht, daß sie feindliche Handlungen planten. Aber die nichtkämpfenden Angehörigen des feindlichen Landes in Bausch und Bogen als Kriegsgefangene zu behandeln, widerstreitet den elementarsten Grundsätzen des Völkerrechts. Das hat jedoch unsere Feinde in keiner Weise gehindert. Die sinnlose Angst der Franzosen vor allem Deutschen veranlaßte sie schon vor Kriegsausbruch, vielfach die in Frankreich lebenden Deutschen gefangen zu setzen und sie ihrer Habe zu berauben. Und England kämpft ja bekanntlich für Recht und Gerechtigkeit, worans sich für den Engländer ergibt, daß seine Feinde rechtlos sind, und das Völkerrecht nur dazu da ist, mißachtet zu werden. In Anwendung dieses Grundsatzes wurden in den englischen Kolonien die Deutschen überall eingesperrt, gleichgültig, ob Männer, Frauen oder Kinder, Kaufleute oder Missionare. Und in England selbst ging man gleichfalls dazu über, sich der Deutschen zu bemächtigen. Wie die Engländer, ohne Rücksicht auf Neutrale, die in ihrer Heimat zu den Fahnen eilenden Deutschen von den Schiffen herunter holten, ist ja noch in jedermanns Erinnerung. Daß schließlich die Russen nicht hinter ihren Freunden zurückstehen wollten, ist nur zu begreiflich. Wozu war denn auch Sibirien da?

Zur Gefangennahme kam die Beraubung. Zwar sagt das vierte Haager Abkommen ausdrücklich, daß die Wegnahme feindlichen Eigentums sowie die Aufhebung oder zeitweilige Außerkraftsetzung der Rechte und Forderungen von Angehörigen der Gegenpartei unzulässig sei. Aber England hätte ja seinen Wirtschaftskrieg gegen Deutschland nicht mit Erfolg führen können, wenn die Geschäfte der Auslanddeutschen nicht vernichtet worden wären. „Macht geht vor Recht“, das ist zwar angeblich deutscher Grundsatz, aber in Wahrheit so englisch, wie „right or wrong – my country“. Und so wurde denn das Eigentum der Auslanddeutschen zunächst beschlagnahmt, dann verkauft. Ihre Forderungen wurden für kraftlos erklärt, ihre wirtschaftliche Existenz wurde vernichtet. Selbstverständlich machte Frankreich getreulich nach, was England vorgemacht hatte, und Rußland schloß sich um so lieber an, als dies Verfahren den Beamten eine herrliche Gelegenheit zur Bereicherung bot.

Das einzige Mittel, das Deutschland hatte, um seinen Angehörigen zu helfen, war die Vergeltung. Aber es war ein Mittel von sehr beschränkter Wirksamkeit, da ja die Deutschen, die samt ihrem Eigentum in fremden Händen waren, weit zahlreicher waren, als die Angehörigen feindlicher Staaten und das feindliche Eigentum in Deutschland. Und so haben denn unsere Gegner rücksichtslos ihren Kampf gegen die Auslanddeutschen weiter geführt.

Aber den Auslanddeutschen muß schließlich ihr Recht werden in den Friedensverträgen, die kommen werden.

Mit unsern östlichen Feinden und mit den Staaten, die durch Lostrennung ehemals russischen Gebietes neu entstanden sind, waren diese Friedensverträge bereits geschlossen. Sie waren mustergültig in der Wahrnehmung der Rechte der Auslanddeutschen, sind aber jetzt durch den Waffenstillstandsvertrag außer Kraft gesetzt.

Die Wiederherstellung rechtswidrig verletzter Privatrechte ist keine Kriegsentschädigung, sondern lediglich die Beseitigung eines völkerrechtswidrigen Zustandes. So werden denn nach diesen Friedensverträgen die für kraftlos erklärten Forderungen wieder in Kraft gesetzt, nur mit einem billigen Zahlungsaufschub. Das beschlagnahmte Vermögen ist herauszugeben, Grundstücke, die enteignet wurden, sind zurück zu übertragen. Wohl erworbene Rechte Dritter sollen allerdings unberührt bleiben. Soweit infolgedessen die Geschädigten ihr Eigentum nicht zurückerhalten, ist ihnen aber angemessener Schadensersatz zu leisten. Wie sie denn überhaupt für alle Nachteile, die ihnen durch Kriegsgesetze zugefügt worden sind, entschädigt werden müssen. Vor allem aber sollte ihnen Ersatz geleistet werden für alles, was ihnen an Leben, Gesundheit oder Vermögen durch völkerrechtswidrige Gewaltakte zugefügt worden ist. Sind sie verschickt oder interniert worden, so sind sie bald tunlichst heimzubefördern, soweit sie es nicht vorziehen, im Ausland zu verbleiben. Andererseits ist denjenigen deutschen Staatsangehörigen, die im Ausland ihren Wohnsitz oder ihre Handelsniederlassung hatten, zu gestatten, daß sie dorthin zurückkehren. Die Rückkehr kann nur aus Gründen der inneren oder äußeren Sicherheit des Staates versagt werden.

Dies der Inhalt der wichtigsten auf die Herstellung der Rechte der Auslanddeutschen bezüglichen Bestimmungen. Man wird zugeben müssen, daß sie sehr sorgfältig abgefaßt sind und allen billigen Ansprüchen genügen. Wir werden danach streben müssen, dieselben Forderungen gegenüber allen unseren Feinden durchzusetzen.

Dann tritt an uns die schwierige Frage der Unterbringung derjenigen Auslanddeutschen heran, die nicht in der Fremde bleiben können oder wollen. Es werden ihrer viele sein, die in die alte Heimat zurückstreben. Wir werden ihnen mit Rat und Tat an die Hand gehen müssen. Wir werden, wo wir zur Überzeugung gelangen, daß die Rückkehr nicht zu ihrem Vorteil wäre, ihnen dringend davon abraten. Denn wir werden die erfahrenen

Pioniere draußen in Zukunft mehr denn je nötig haben. Wir werden aber, wenn sie des Auslands müde sind, sie gern bei uns aufnehmen und Sorge tragen, daß sie bei uns sich eine neue Existenz schaffen können. Denn wir werden auch im Inlande Menschen brauchen als Ersatz der Millionen, die der Krieg dahingerafft hat. Es wird nur darauf ankommen, sie an die rechte Stelle zu bringen und ihnen über die ersten Schwierigkeiten hinwegzuhelfen. Dann werden diese Rückwanderer, gestählt durch ein arbeitsreiches Leben und durch die Erfahrung dieses Krieges, mit Liebe für ihr altes Vaterland erfüllt, eine wertvolle Bereicherung unseres Volkstums sein.

Schwere Aufgaben harren unser. Eine schwere Aufgabe auch gegenüber den Auslanddeutschen. Aber auch eine schöne Aufgabe. Denn eine Freude soll und wird es immer sein, denen, die für uns gearbeitet und gelitten haben, den Dank abzustatten, sobald uns die Möglichkeit dazu gegeben ist.

Möge diese Möglichkeit bald erscheinen! Und möge dann unser Volk sich den Aufgaben, die ihm der Frieden bringt, gewachsen zeigen! Möge es dann auch dem Auslanddeutschtum sein Recht zuteil werden lassen! Es soll uns helfen das neue Deutschland zu gründen und zu festigen. Wir aber wollen ihm helfen, daß es sein Recht erhalte. Wir wollen es suchen, erkennen und pflegen, das Recht der Auslanddeutschen.

Mehr Auslandkunde!

Von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

Deutschland hat den großen Krieg zumeist deshalb verloren, weil nach 4 Jahren siegreicher Kämpfe mit dem August oder September 1918 innerpolitische Wünsche und Forderungen sich mit elementarer Gewalt derart in den Vordergrund drängten, daß darüber der eigentliche „Sinn des Krieges“ als Verteidigungskrieg, jener Sinn, den unser Volk in der herrlichen nationalen Aufwallung vom August 1914 so instinktiv klar erkannt hatte, vollkommen vergessen wurde. Die äußere Front hielt auch dann noch gegen einen mehrmonatlichen, wütenden Ansturm weit überlegener Feindesscharen, die innere aber zerbrach und ermöglichte den Feinden, die den militärischen Durchbruch vergebens anstrebten, den ebenso folgenschweren politischen Durchbruch. Sicherlich waren an dieser Katastrophe die mehrjährigen Ernährungsschwierigkeiten, die die Widerstandsfähigkeit des Volkes zermürbten, sowie die raffinierte feindliche Propaganda, deren tendenziöse Tatsachenentstellung durch fortdauernde Wiederholung schließlich eine starke Suggestivwirkung auf urteilsschwache Deutsche ausübte, in allererster Linie schuld. Daneben war es aber auch eine falsche Perspektive des Urteils, die in einem Kampf auf Leben und Tod die näherliegenden Probleme der inneren Politik als größer und wichtiger erscheinen ließ denn die ferneren, aber unverhältnismäßig bedeutungsvolleren Fragen und Aufgaben des außen- und weltpolitischen Geschehens. Mit vollem Recht hat man das viel schärfere Verständnis der Franzosen (und Engländer) für die Kernprobleme des Weltkriegs dem deutschen Mangel an klarer Erkenntnis gegenübergestellt, wenn man darauf hinwies, daß die Franzosen, als sie der Niederlage nahe waren, sich einen Diktator schufen und „la guerre, la guerre!“ riefen, während die Deutschen, als sich zum ersten Male das Kriegsglück in zunächst gar nicht sehr ernster Weise gegen sie wandte, eine parlamentarische, notgedrungen in sich uneinige, vielköpfige Regierung mit beschränkten Befugnissen forderten und nach „Wahlrecht, Wahlrecht!“ verlangten.

Es ist ohne weiteres verständlich, daß ein kleines Volk, zumal wenn die geographische Lage seines Landes ganz oder vorwiegend kontinental ist, die Fragen der inneren Politik intensiver als diejenigen der äußeren pflegt. Für die Vorgänge in der Welt außerhalb der engeren und engsten Heimat ein Interesse zu empfinden, setzt immerhin schon eine beträchtliche allgemeine Bildung, einen weltumspannenden Blick und ein politisches Verständnis voraus, das über die kleinen Interessen der eignen werten Person und des eignen Berufs ganz erheblich hinausgeht und von einem starken Gefühl für die Lebensnotwendigkeiten der ganzen Nation getragen wird. Das deutsche Volk ist ja in weltpolitischer Hinsicht noch als sehr jung zu bezeichnen; die 48 Jahre, die seit der Reichsgründung vergangen sind, haben nicht annähernd genügt, um ihm in breiteren Schichten außenpolitisches Verständnis anzuerziehen. Die Weltfremdheit des auf den Schulen getriebenen geographischen, vielfach auch des geschichtlichen Unterrichts vermochte keine Grundlage zu schaffen, auf der in reiferem Alter ein Interesse für politische und wirtschaftliche Auslandkunde recht gedeihen konnte. Die große Mehrheit des Volkes, so weit es überhaupt nennenswerte Kenntnisse vom Ausland besaß, betrachtete dieses zumeist nur vom Standpunkt des Weltenbummlers wie einen interessanten Film, kannte eine Fülle von ausländischen Sehenswürdigkeiten, wußte aber wenig von den seelischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen fremder Völker. Der Kaufmannsstand war der einzige große Beruf, der ein natürliches, starkes Interesse an einer gründlichen Auslandkunde hatte, war aber gegenüber den ausschlaggebenden sozialen Faktoren der Bauern und der Arbeiter und den konservativen Elementen einer alten Tradition doch numerisch viel zu schwach, als daß er in Fragen der praktischen Pädagogik wirklich hätte den Ton angeben können. Im übrigen ließ auch bei ihm in weiten Kreisen die Erkenntnis, wie überaus wichtig eine systematische Auslandkunde sei, noch recht zu wünschen übrig.

Jahrhundert für Jahrhundert hatte der Deutsche nur für innerpolitsche Fragen Sinn gezeigt. Die Anfänge „kontinentalen“ Denkens, wie sie bei einigen wenigen Kaisern des Mittelalters, die Anfänge weltpolitischen Denkens, wie sie bei den Hansestädten und den königlichen Kaufleuten der Fugger und Welser zu finden waren, blieben nur vereinzelte Ansätze. Das Unglück des 30-jährigen Krieges ließ dann Deutschland vollends ins Elend ödester Kleinstaaterei und beschränktester Kirch-

tumspolitik versinken, die nur ganz selten einmal durch Herrscher von weltumspannendem Verständnis, wie den Großen Kurfürst von Brandenburg oder Herzog Jakob von Kurland, und durch Taten unterbrochen wurde, wie sie in typischer Weise etwa die Gründung der preußischen Seehandlung durch Friedrich den Großen im Jahre 1772 darstellte. Grade in denselben Jahrhunderten aber, wo Deutschlands Staaten ihre Kräfte in zahllosen Duodez-Streitigkeiten und dynastischen Gleichgültigkeiten zersplitterten, wuchsen Frankreich und England zu machtvollen Kolonialmächten mit erdumfassenden nationalen Interessen empor, zu staatlichen Gebilden mit einer starken Zentralgewalt, die in allen Fragen der auswärtigen Politik hinter sich ein einiges Land und Volk stehend wußte.

Dem deutschen Volke blieb demgegenüber mit der politischen Einheit auch die Einigkeit verwehrt. In allen großen Kriegen bis 1866 stand ein deutscher Staat einem anderen als Feind gegenüber, und selbst innerhalb eines und desselben Staates ließ der alte deutsche Erbfehler der Uneinigkeit überall zahllose Gruppen und Parteien entstehen, die sich untereinander wütend befehdeten und ihre oft nur theoretischen Meinungsverschiedenheiten als die gewichtigsten Fragen im gesamten Weltgeschehen ansahen. Gewiß gab es ja auch in den anderen Ländern selbstverständlich zu allen Zeiten Parteistreitigkeiten, aber stets wurden diese klug beiseite gestellt, sobald der Staat eine große außenpolitische Aufgabe zu bewältigen hatte: England bot uns noch im August 1914 ein klassisches Beispiel hierfür: die unmittelbar vor dem Kriegsausbruch in wildester Leidenschaft hochgehenden Wogen innerpolitischer Kämpfe, die Großbritannien, zumal in der irischen Home Rule-Frage, an den Rand des Bürgerkriegs brachten, glätteten sich im Augenblick, als dem Reiche von außen eine ernste Gefahr drohte. Zwar schwiegen auch in Deutschland in den großen Tagen des Kriegsbeginns alle Parteizwistigkeiten, und Kaiser Wilhelm, von dessen vollkommener Schuldlosigkeit am Kriegsausbruch damals jeder Deutsche überzeugt war, dessen notorische Friedensliebe bis 1914 überall anerkannt und in Frankreich während der Marokkokrise gradezu verhöhnt wurde („Guilleaume le timide"!), konnte die, lange Zeit hindurch getreulich befolgte, schöne Parole ausgeben, daß jetzt keine Parteien mehr und nur Deutsche vorhanden sein dürften. Aber das deutsche Volk war stets nur einig, wenn es ihm sehr schlecht erging, wenn ihm eine furchtbare Gefahr drohte. Als daher der Krieg 1914 siegreich in Feindesland getragen war und die schwerste Bedrohung gebannt schien, zeigte es sich, daß in Deutschland die durch die Not der Stunde erfolgte Einigkeit wieder nur von kurzer Dauer war. Während in England und Frankreich die Völker diszipliniert genug blieben, daß sie während der ganzen Kriegsdauer die inneren Streitigkeiten begruben oder zurücktreten ließen, um die „nationale Verteidigung" nicht zu gefährden, blieb in Deutschland der Burgfriede nur 1 oder $1^1/_2$ Jahre mit Mühe und Not erhalten, und sogleich als der Krieg einen überraschend glücklichen Verlauf zu nehmen schien, traten die innerpolitischen Gegensätze wieder ans Tageslicht und wuchsen von Monat zu Monat so gewaltig, daß sie etwa seit Juli 1917 in der Erörterung einen ebenso breiten Raum wie die Kriegsereignisse einnahmen, und spätestens seit August 1918 einen sehr viel breiteren. Im September und Oktober 1918 hatte man beim Lesen mancher demokratischen Zeitungen das Gefühl, als sei der Ausgang des Krieges vollkommen gleichgültig, wenn nur in der Zeit der schweren Not gewisse parteipolitische Sondervorteile erzielt werden könnten. Man verrannte sich in diese Gedanken derart, daß schließlich am roten 9. November das Zünglein der innerpolitischen Wage völlig ins gegenteilige Extrem umschlug und selbst die bescheidensten, rein negativen Forderungen außenpolitischer Kriegsziele besinnungslos dem Frieden um jeden Preis geopfert werden mußten. Dabei war es eine pikante Ironie, daß der 1912 gewählte, überaltete Reichstag, der in der Zeit der größten Not Deutschlands nur die Erweiterung seiner eignen innerpolitischen Machtbefugnisse im Auge gehabt und alles Heil fürs Vaterland in der völligen Parlamentarisierung der Regierung gesucht hatte, durch die stürmische Entwicklung völlig überrannt und alsbald gänzlich kaltgestellt wurde, nachdem er bezeichnenderweise schon wochenlang vor dem 9. November überhaupt nicht mehr getagt hatte.

Man kann die Frage kaum unterdrücken, ob nicht alles anders und besser gekommen wäre, wenn wir rechtzeitig mehr Auslandkunde und weltpolitisches Denken ins Bewußtsein der Volksmassen gehämmert hätten. Während des Krieges ist ja sicher manche hochwichtige „Aufklärungsarbeit" geleistet worden, aber da war es bereits zu spät; vor dem Kriege hätte man das Volk mehr zum weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Denken erziehen müssen! Ein einziges Beispiel mag erläutern, was man damit vielleicht hätte erreichen können. Was wußte vor dem Kriege „das" deutsche Volk, selbst in weiten Kreisen des gebildeten Bürgertums, etwa von der deutschen Bagdadbahn und den politischen Hemmnissen, die ihren Bau viele Jahre lang zum Stillstand verurteilten! Man überließ diese Sorgen unseren Diplomaten und Großbanken und blieb kühl bis ans Herz hinan, als diese dem englischen Einspruch Konzession über Konzession machten. Bei genügendem Verständnis des Volkes für dieses größte deutsche Auslandunternehmen hätten unsere Diplomaten den englischen Intriguen in Konstantinopel voraussichtlich mit ganz anderer Rückendeckung entgegentreten und das große Werk ganz anders fördern können! Wäre aber bei Kriegsausbruch die Bahn vom Bosporus nur bis Aleppo und zum Euphrat als fortlaufendes Ganzes vorhanden gewesen und hätte einen geregelten militärischen Nachschub ermöglicht — wer weiß, ob die Türken Bagdad verloren hätten, das sie nun wegen der Schwierigkeit des Nachschubs verloren, wer weiß, ob es ihnen nicht gelungen wäre, im Winter 1915/16 den Suezkanal zu forcieren, den ihre Vortruppen in der Nacht zum 3. Februar 1915 schon einmal vorübergehend überschritten hatten, und durch eine Sperrung des Suezkanals und einen Vorstoß nach Ägypten England ins Herz zu treffen!

Wie verständnislos selbst viele Reichstagsmitglieder, die von Berufs wegen eigentlich außenpolitisches Verständnis hätten haben müssen, auslandkundlichen Problemen allerersten Ranges gegenüberstanden, das hat ja lange Zeit hindurch die direkte Feindseligkeit der parlamentarischen Linken gegen jede koloniale Betätigung Deutschlands bewiesen, in besonders typischer Weise an jenem 26. Mai 1906, als eine Zufallsmehrheit im Reichstag den schon bewilligten Bau der Lüderitzbahn in Deutsch-Südwestafrika in dritter Lesung unvermutet ablehnte, lediglich um den Kommandeur der Schutztruppen zu ärgern, der eine gutgemeinte, aber etwas provozierende Rede zugunsten jener Bahn gehalten hatte. Wäre wohl im englischen Parlament jemals ein ähnliches Spiel eigensinnigen Schmollens mit nationalen Lebensfragen denkbar gewesen? Die sozialdemokratische Mehrheitspartei hat ja erfreulicherweise seither in kolonialer Beziehung umgelernt.

Nun ist das stolze Gebäude deutscher Weltgeltung, das Bismarck errichtet und das während Wilhelms II. 26jähriger Friedensregierung ausgestaltet worden war, in Trümmer geschlagen, und der deutsche Mensch sieht sich in die Notwendigkeit versetzt, alles von Grund auf neu erbauen zu müssen. So unsäglich traurig dies ist, so viele Mühe und Arbeit einer ganzen Generation nutzlos vertan wurde, es hilft nichts: man muß sich mit der Tatsache abfinden und hinnehmen, was nicht mehr zu ändern ist. Nicht rückwärts, sondern vorwärts muß der Blick gewandt sein.

Viel, sehr viel Arbeit ist jetzt aufzuwenden. Lange Zeit wird darüber vergehen, ehe Deutschland auch nur einen Teil seiner bis 1914 eingenommenen Stellung neu erobert hat. Gerade in den Zeiten seiner tiefsten Demütigung hat aber Deutschland stets das Größte geleistet an systematischer Organisierung und Vorbereitung einer um so stolzeren Wiedergeburt. Man denke an des brandenburgischen Großen Kurfürsten Tätigkeit nach dem hoffnungslosen Elend des 30jährigen Krieges, an die Arbeit der Stein und Hardenberg nach dem tiefen preußischen Fall von Jena und Tilsit! Dieser Vorbilder möge das deutsche Volk nach dem schweren Zusammenbruch von 1918 eingedenk sein und demgemäß handeln!

Sicher wird in vielleicht gar nicht sehr fernen Tagen die Zeit wiederkehren, da Deutschland in Welthandel und Weltpolitik neuerdings eine leidlich bedeutsame Rolle spielt. Dann aber soll und muß die neue Weltstellung Deutschlands in ungleich stärkerem Maße als die alte verankert sein im Bewußtsein des ganzen Volkes, in einem gesunden nationalen Stolz, wie er den älteren Kulturvölkern der Engländer und Franzosen ganz von selbst zu eigen ist, der aber dem deutschen Volke in guten und noch mehr in bösen Tagen oft nur allzu sehr gefehlt hat. Nicht nur unsere diplomatischen und konsularischen Auslandvertretungen, einschließlich des Auswärtigen Amtes, bedürfen einer durchgreifenden Erneuerung an Haupt und Gliedern, denn über die Unzulänglichkeit und bureaukratische Schwerfälligkeit des Systems dieser Vertretungen deutscher Auslandinteressen in der Vorkriegszeit herrscht nur eine einzige Meinung. Nein, die Auslandkunde im weitesten Sinne des Wortes wird künftighin auch eine der vornehmsten Aufgaben deutscher Pädagogik sein müssen, in der Volksschule wie in den Lehrsälen der Hochschulen. Platz dafür wird und muß in den Lehrplänen geschafft werden. Sieht man sich den Wust von Stubengelehrtheit an, der im heutigen Schulbetrieb unsere Kinder plagt, jene unendliche Fülle von trockenem Gedächtniskram, der einen erheblichen Teil des Lehrstoffs in allen Unterrichtsfächern bildet, so erkennt man, daß es nicht schwer sein wird, Platz und Zeit in den Lehrplänen für die dringenden Aufgaben der neuen Zeit zu schaffen, und man kann beinahe Freude darüber empfinden, daß mit der Novemberrevolution ein frischer Wind in die dumpf-stickige Atmosphäre der Schulen wehen und wichtigen, zeitgemäßen Forderungen den Weg bahnen wird. Im Geschichtsunterricht der Schule gab es ja bisher neben der gymnasialen altgriechischen und altrömischen so gut wie ausschließlich deutsche Geschichte — und zwar bis zum Jahre 1815! —; von ausländischer Geschichte war außer der Entdeckung Amerikas nichts zu hören, so weit es nicht im Zusammenhang mit der deutschen Geschichte stand. Hier kann die „Auslandkunde“ erfolgreich einsetzen, indem sie auch eine Pflege der wesentlichsten ausländischen, insbesondere wirtschaftsgeschichtlichen Vorgänge in weiser Auswahl einführt, stets getragen von dem Gedanken, daß die Tätigkeit der Schule das Verständnis des heutigen Weltgeschehens vorbereiten soll, gemäß dem alten, klugen Wort: non scholae, sed vitae discimus. Und welche weiten Ausblicke bieten sich der Auslandkunde durch eine vernünftige Umgestaltung der Schulgeographie nach verkehrs- und wirtschaftlichen Gesichtspunkten! Dieses alte Stiefkind unseres Schulbetriebs hatte sich zwar neuerdings stellenweise zu einer erfreulichen Entwicklung aufgeschwungen, aber insbesondere um die Geographie unserer Gymnasien und Realgymnasien war es noch trübe genug bestellt. Freilich, mit dem stumpfsinnigen Auswendiglernen von Regierungsbezirken, englischen Grafschaften und unzähligen linken Nebenflüssen und Bergnamen war keine Geographie zu treiben, die den Schüler empfänglich macht für eine Auslandkunde, wie sie unsrer Zeit not tut. Aber vielleicht versucht man es künftig einmal mit Abschnitten aus gleichzeitig wertvollen und interessanten Reisebeschreibungen als Schullektüre, wobei gelegentlich aufregende Abenteuer, der Kinderpsyche entsprechend, ganz und gar nicht ausgeschaltet bleiben sollen. Wir wollen doch ehrlich und rundweg zugestehen, daß in den letzten Jahrzehnten unsere Knaben aus den Lederstrumpferzählungen Coopers, aus den Schriften Wörishöffers oder selbst den nichts weniger als literarisch wertvollen Erzählungen eines Karl May tausendmal mehr geographisches, ethnographisches und kulturgeschichtliches Wissen, kurzum Auslandkunde geschöpft haben als aus einem vieljährigen Geographieunterricht in der Schule!

Auf den Hochschulen — freilich keineswegs auf allen — stand der geographische Unterricht natürlich turmhoch über dem der Schulen und war an manchen

Stellen schlechterdings mustergültig. Dennoch läßt sich nicht verkennen, daß bisher gerade die für unsere Gegenwart wichtigsten Zweige der politischen, der Wirtschafts- und besonders der Verkehrsgeographie, wie an dieser Stelle des öfteren ausgeführt wurde[1]), ganz unverhältnismäßig stark vernachlässigt wurden zugunsten einer von einer gewissen Einseitigkeit nicht freizusprechenden, übertriebenen Bevorzugung der physikalischen, morphologischen und geologischen Geographie. Auch in dieser Hinsicht wird eine in erster Linie auf den praktischen Nutzen und auf Deutschlands Förderung bedachte Auslandkunde noch manches besser zu machen haben.

Bei den reifen Elementen des gebildeten Publikums bestand ja schon vor dem Kriege ein geradezu elementarer Drang nach Belehrung über alle möglichen auslandkundlichen Fragen. Jedes Vortragsthema über irgend eine das Ausland betreffende Frage durfte regen Interesses und zahlreichen Besuches gewiß sein. Im Kriege, zumal in den ersten 2—3 Jahren, hat dies Bedürfnis noch ganz gewaltig zugenommen. Die im Kriege erfolgte Gründung zahlreicher gemeinnütziger Neueinrichtungen, wie des Hamburger Wirtschaftsdienstes, der Kieler Kriegswirtschaftlichen Nachrichten, des Deutschen Überseedienstes, des überaus begrüßenswerten Vereins „Auslandkunde“[2]) usw. zeigen zur Genüge, wie das Bedürfnis für systematische Aufklärung über auslandkundliche Dinge durch die Erfahrungen des Krieges ganz gewaltig gewachsen ist. Die Heimat wünschte eben gründlicher als früher über zahllose, mit dem Kriege zusammenhängende Fragen unterrichtet zu werden, auf die in den einzelnen Phasen des langen Weltkriegs von der Tagespresse hingewiesen wurde, und die deutschen Kriegsteilnehmer trieben praktische Auslandkunde in einem Umfang, wie es noch nie zuvor in der Geschichte geschehen war. Millionen von Kämpfern wurden im Raume von Ostende bis Batum, von Helsingfors bis Suez und Bagdad zu ungezählten Malen hin und her geworfen, lernten Länder und Völker gründlich kennen und gewannen dadurch ein geographisches, ein auslandkundliches Interesse und Verständnis, dessen segensreiche Folgen sich noch jahrzehntelang bemerkbar machen werden. Die Aussichten, daß nach Wiederkehr des Friedens unser gesamtes Volk, Jung und Alt, unverhältnismäßig viel mehr Freude als ehedem an allen auslandkundlichen Problemen und an erdkundlichen Fragen mindestens innerhalb Europas fühlt, sind die denkbar besten, und trotz des verlorenen Krieges und der schweren Zeiten, denen wir entgegengehen, wird diese Freude sicherlich erhalten bleiben und sich immer weiteren Kreisen mitteilen.

Der Boden ist also aufs trefflichste bereitet, um gründliche auslandkundliche Kenntnisse künftig ins Volk zu tragen. Vielleicht gelingt es, wozu sich bereits Ansätze zeigen, künftig in diese Bestrebungen noch mehr System zu bringen, denn etwa bei den bisher üblichen Vorträgen konnte es kommen, daß die Hörer heut von Indien, morgen von Finnland und übermorgen von Mexiko unterhalten wurden, was in mancher Hinsicht natürlich nicht eben zweckmäßig war. Auslandkundliche Vortragskurse sollten überall in Deutschland künftig gepflegt werden. Gewaltige, große und schöne Aufgaben sind es, die hier zu erfüllen sind, und deren erfolgreiche Lösung sicher dazu beitragen wird, daß das deutsche Volk in künftigen Tagen den neuen, zweifellos bevorstehenden weltpolitischen und weltwirtschaftlichen Verwicklungen mit ungleich reiferem Urteil gegenübertritt, als es ihm bisher möglich war. Unsere Zeitschrift will in ihrer neuen Gestalt an der Erreichung dieses hohen Zieles nach Kräften mitwirken. Möge eine gründliche, systematische Pflege des auslandkundlichen Wissens dazu beitragen, daß die deutsche Weltgeltung am Tage ihrer Wiedergeburt auf einer festeren Grundlage als ehedem steht, auf der verständnisvollen Anteilnahme der gesamten weltpolitisch reifen Nation!

Zum Schluß sei der Versuch gemacht, in unverbindlicher Form eine Anzahl von Leitsätzen zusammenzustellen, deren Befolgung eine gedeihliche Pflege der Auslandkunde mit entsprechendem praktischen Nutzen gewährleisten würde:

1. Eine Ausland-Hochschule, wie sie schon vor dem Kriege viel erörtert wurde[1]), wird eine der bedeutsamsten Zukunftsforderungen sein. Ihr Besuch sollte für jeden Diplomaten und Konsul, der ins Ausland zu gehen wünscht, obligatorisch sein. Statt der Fakultäten der übrigen Hochschulen können auf ihr einzelne Abteilungen eingerichtet werden, die z. B. die Levante, die romanischen Länder, die nordischen Länder, die angelsächsische, die ibero-amerikanische Welt, Ostasien usw. umfassen sollten, wobei Sprache, Kultur, Geschichte, Politik des jeweiligen Gebiets systematisch studiert werden können. In einem kommenden Deutschland, dessen Regierung nicht nur für innerpolitische Streitigkeiten Interesse hat, sollte dann den deutschen diplomatischen und konsularischen Vertretern in Aussicht gestellt

---

[1]) Vgl. die Aufsätze im Januarheft 1912, S. 433: „Die Pflege des Weltverkehrs an den deutschen Hochschulen“ und Februarheft 1912, S. 527.

[2]) In den „Mitteilungen des Vereins Auslandkunde“ vom 8. November 1918 heißt es sehr treffend:

„Bis in die ersten Kriegsjahre hinein wurden von der Mehrheit des Volkes die auswärtigen Fragen als „Hohe Politik“ angesehen, wurden die innerpolitischen Dinge bei der politischen Schulung des Einzelnen von allen Berufsverbänden und Parteien weitgehendst bevorzugt. Trotz der harten politischen Erfahrungen dieses Weltkrieges treffen die jetzigen Neuordnungen daher die breitesten Schichten des Volkes fast gänzlich unvorbereitet. — Notwendiger denn je ist heute die von uns erstrebte auslandkundliche Erziehung unseres Volkes. Nicht ernst und eindringlich genug kann in den jetzigen Wochen die außerordentliche Bedeutung unserer Arbeit für unser deutsches Volk hervorgehoben werden. — Nur wenn in allen Schichten des Volkes die Grundlagen für die außenpolitische und wirtschaftliche Urteilsbildung geschaffen werden, werden die kommenden Zeiten ohne schwere Nachteile für das Volksganze überwunden werden können.“

[1]) Vgl. den Aufsatz Dr. Zadows im Aprilheft 1914, S. 2: „Die deutsche Auslandshochschule.“

werden, im allgemeinen — von dringend notwendigen Ausnahmen abgesehen — den von ihnen zum Sondergebiet erkorenen Ländern zeitlebens erhalten zu bleiben, denn die Versetzung und Beförderung nach Dienstalter usw., wie sie unter dem „ancien régime“ üblich war und die Vertreter in diesem Jahr in Teheran, im nächsten in Tokio, im dritten in Caracas wirken ließ, lag keinesfalls im Interesse der Sache. Selbstverständlich darf bei der Auswahl der amtlichen Vertreter nach Rang und Stand und gesellschaftlichen Fähigkeiten ebenso wenig gefragt werden wie nach politischer Gesinnung. Ausschlaggebend darf allein die Fähigkeit und Tüchtigkeit im Beruf sein.

2. Bei den sonstigen Hochschulen aller Art ist der Pflege der politischen, Wirtschafts- und Verkehrsgeographie und den verwandten Auslandwissenschaften grundsätzlich mehr Aufmerksamkeit als bisher zu schenken. Die dankenswerte Einrichtung der Auslandseminare[1]) ist an geeigneten Stellen weiter auszubauen.

3. Bei den Schulen sind im Anschluß an den erdkundlichen und geschichtlichen Unterricht zeitgemäße weltwirtschaftliche und weltpolitische Fragen objektiv und unter Ausschaltung jeder parteipolitischen Stellungnahme des öfteren bei jeder passenden Gelegenheit zu erörtern.

4. Die Tagespresse muß fortlaufend über auslandkundliche Vorgänge amtlich mit unbedingt zuverlässigen Nachrichten versorgt werden. Auch der Stimmung des Auslands ist dauernd größte Aufmerksamkeit zu schenken. Die „Mitteilungen aus der Auslandpresse“, mit denen das Auswärtige Amt im Kriege die Zeitungen versorgte, sollten deshalb zu einer ständigen Einrichtung werden. Allerdings muß auch verlangt werden, daß die Zeitungen von dieser vortrefflichen Information mehr Gebrauch machen, als es bei unseren vorwiegend innerpolitisch orientierten Blättern bisher leider zumeist geschehen ist.

5. Das Vortragswesen über auslandkundliche Fragen aller Art hat ja schon im Kriege einen großen Aufschwung genommen und sich ersichtlich eines ungewöhnlich lebhaften Interesses des Publikums erfreut. Mehr Organisierung und Systematisierung tut jedoch not. Nicht einzelne Vorträge, sondern Vortragskurse über bestimmte Fragen sollten bevorzugt werden. Hier erwachsen zumal den Volkshochschulen wichtige Aufgaben.

6. Unsere politischen Parteien, die zurzeit so gut wie ausnahmslos innerpolitische Ziele auf ihr Programm geschrieben haben, sollten die außenpolitischen Forderungen mehr in den Vordergrund stellen. In weiten Kreisen des gebildeten Bürgertums hielt man sich bisher von jeder politischen Betätigung, selbst zum Teil von den Wahlen, fern, weil man sich angewidert fühlte von der landläufigen innerpolitischen Krähwinkelei. Eine außenpolitische Zielsetzung würde weite Kreise dieser apolitischen Bevölkerung anlocken. Der starke Erfolg, den z. B. das sonst mißglückte Experiment der nicht sehr geschickt und zielbewußt geleiteten „Deutschen Vaterlandspartei“ zu verzeichnen hatte, beweist zur Genüge, daß unserem politischen Leben durch kräftigere Betonung der Außenpolitik und der von ihr untrennbaren Auslandkunde neue Wege gewiesen werden können.

[1]) Vgl. den Aufsatz Prof. Hasserts im Oktoberheft 1918, S. 217.

Der Wiederaufbau der Weltwirtschaft als volkswirtschaftliches Problem.

Von Ernst Collin-Berlin-Steglitz.

Die tiefgreifenden staatlichen Maßnahmen, die den Gang des deutschen Wirtschaftslebens während des Krieges regelten mit dem hauptsächlichen Ziel, alle Kräfte zusammenzuraffen, um die Schlagfertigkeit des deutschen Heeres zu erhalten und zu erhöhen, wären zum wesentlichen Teile sicher nicht notwendig gewesen, wenn unsere Volkswirtschaft nicht durch so viele und starke Fäden mit dem Weltmarkt verknüpft gewesen wäre. Weil wir eben mit Kriegsausbruch vom Weltmarkte nahezu völlig abgeschnitten waren, weil die Einfuhr von Rohstoffen aufhörte, die für Industrie und Landwirtschaft unentbehrlich waren, mußten alle jene Maßnahmen einsetzen, die uns das Durchhalten auch ohne diesen Rohstoffzufluß und unter vorsichtiger Verteilung im Lande befindlicher Rohstoffe sichern wollten. Je länger aber der Krieg dauerte, desto klarer mußte es werden, daß mit dem Tage des Friedensschlusses das Getriebe der Volks- und Weltwirtschaft nicht ohne weiteres wieder in seinen alten Gang kommen würde, daß vielmehr geraume Zeit vergehen müßte, bis wir wieder unseren Einfuhrbedarf an Rohstoffen in der bisherigen oder zum mindesten in der erwünschten Menge decken können. Zudem erschwerte der uns von unseren Feinden angekündigte Wirtschaftskampf nach dem Kriege das vorausschauende Urteil und damit die vorbereitenden Maßnahmen für den Wiederaufbau des deutschen Außenhandels. Nur insoweit war man einig, daß der Kriegswirtschaft nicht unmittelbar eine normale Friedenswirtschaft folgen würde, daß vielmehr zwischen beiden eine gewisse Übergangszeit bestehen würde, in der die durch die kriegerischen Umstände bedingten Schwierigkeiten unseres Wirtschaftslebens nur ganz allmählich abflauen würden. So erhob sich denn die schwerwiegende Frage, ob die staatliche Regelung und Überwachung weiter Gebiete unserer Volkswirtschaft auch in der Übergangszeit fortdauern müsse, oder ob die Wiedereinsetzung der bis zum Kriege betätigten freien wirtschaftlichen Kräfte erfolgen könne. Diese Frage ist nun freilich, wie allgemein bekannt sein dürfte, von der Reichsregierung bereits dahin entschieden worden, daß die zwangsläufige Wirtschaftsordnung für eine Reihe von Wirtschaftszweigen auch nach dem Kriege andauern wird; da sie aber noch immer Gegenstand der lebhaften Erörterung innerhalb der beteiligten Kreise bildet, da zudem

von manchen Seiten die Forderung nach völliger Einführung einer zwangsmäßigen, staatlich kontrollierten Volkswirtschafts- selbst Weltwirtschaftsordnung erhoben wird, möge es angezeigt sein, dem Problem nachzugehen, inwieweit die Zwangswirtschaft oder die freie Wirtschaft den Wiederaufbau unserer weltwirtschaftlichen Beziehungen zu fördern und zu beschleunigen geeignet sind.

Was zunächst das Grundsätzliche zu der Frage betrifft, ob eine zwangsläufig organisierte Wirtschaft oder eine, die sich auf dem freien Spiel der Kräfte aufbaut, imstande sein werden, die großen an die deutsche Volkswirtschaft gestellten Zukunftsaufgaben zu bewältigen, so herrscht in den Kreisen von Industrie und Handel nur die eine, allen organisatorischen Experimenten und jeder Ausschaltung der wirtschaftlichen Initiative abmahnende Stimme, während es mehr die Wirtschaftstheoretiker und die programmäßig auf den Staatssozialismus eingeschworenen Wirtschaftspolitiker sind, die auf eine Verewigung der gegenwärtigen Zwangswirtschaft hinarbeiten. Wenn aber die berufenen Vertretungen von Industrie und Handel gegen die Kriegswirtschaft und gegen ihre Fortführung in der Übergangszeit Front gemacht haben, so geschah dies gewiß nicht vom nackten Interessenstandpunkt aus, sondern in der ernsten Sorge und aus der Einsicht heraus, daß die deutsche Volkswirtschaft sowohl für ihre Aufgaben im Innern, als auch auf dem Weltmarkt der freien wirtschaftlichen Kräfte nicht entraten kann. Wie z. B. die führenden Männer des hamburgischen Handels dieser Sorge gelegentlich des Besuches der deutschen Reichstagsabgeordneten im Juni 1918 Ausdruck gaben, dürfte noch in aller Gedächtnis sein. Und der inzwischen ins Leben gerufene „Hamburger Ausschuß für den Wiederaufbau der Friedenswirtschaft“ hat es in seiner Kundgebung vom September 1918 nachdrücklich ausgesprochen, daß auf der persönlichen Initiative die Lebenskraft alles Groß- und Überseehandels beruht. Die gegenwärtige Sachlage ist die, daß zwar die leitenden Männer der deutschen Regierung zu verschiedenen Malen versichert haben, daß sie die Zwangswirtschaft der Kriegszeit nicht als dauernde Einrichtung der friedlichen Zukunft beizubehalten beabsichtigen, daß sich aber weiter Kreise von Handel und Industrie eine starke Beunruhigung bemächtigt hat, weil die bereits getroffenen behördlichen Maßnahmen keineswegs nach einer wirtschaftlichen Abrüstung aussehen. Zudem leiden die Erklärungen der Regierung meist an gewissen Halbheiten. So versprach der damalige Staatssekretär des Reichswirtschaftsamts, Freiherr v. Stein, auf seiner am 23. September 1918 vor der Bremer Handelskammer gehaltenen Rede, daß, wenn der Markt erst wieder offen ist, so daß vom freien Spiel der Kräfte ernsthaft wieder gesprochen werden kann, unsere wirtschaftlichen Kräfte nicht länger gehindert werden sollen, dem allgemeinen Besten zu dienen. Er fügte aber — dieses Versprechen erheblich abschwächend — hinzu, daß mancherlei Organisationen der Kriegswirtschaft sich so bewährt haben, daß mit aller Sorgfalt zu prüfen bleibt, ob es sich nicht empfiehlt, sie in angepaßter Form mit in den Frieden zu übernehmen. Freilich meinte er, daß an die Stelle des Zwanges dann der auf Einsicht gegründete Willen der Beteiligten die Zügel führen müsse. Die Freiheit, die unserer Wirtschaft später wieder beschieden sein solle, dürfe nicht mit schrankenloser Willkür verwechselt werden, so etwa führte der Staatssekretär weiter aus. Worauf zu erwidern bleibt, daß es immer ein zweischneidiges Schwert sein wird, einer Behörde die Entscheidung darüber zu lassen, wo die Freiheit aufhört und die Anarchie anfängt.

In dieser Rede umschrieb der Staatssekretär auch die der deutschen Volkswirtschaft wartenden Aufgaben, wie sie eine staatliche Regelung der Übergangswirtschaft bedingen. Diese Aufgaben lassen sich in drei große Gruppen zusammenfassen: Versorgung der deutschen Wirtschaft mit ausländischen Rohstoffen, Umstellung der auf den Krieg und die Kriegsbedürfnisse eingerichteten Betriebe auf die Friedenswirtschaft, schließlich Sicherung des alten und, wenn es geht, eines besseren Platzes für die deutsche Ausfuhr auf dem Weltmarkt. Die Regierung geht also, wie zugestanden werden soll, von der ganz richtigen Erwägung aus, daß der Wiederaufbau des deutschen Außenhandels die unerläßliche Vorbedingung für die Gesundung unserer Volkswirtschaft überhaupt ist. Weil sich aber die Verhältnisse auf dem Auslandsmarkt heute noch nicht klar übersehen lassen, weil wir nicht wissen können, ob der Wirtschaftskampf nach dem Kriege in Wirksamkeit tritt, und in welcher Weise er überhaupt wirken wird, hält die Regierung eine starke Einflußnahme auf die Gestaltung unseres Wirtschaftslebens für notwendig. Da sich aber die Maßnahmen nicht nur auf eine Heranschaffung der benötigten Rohstoffe richten, sondern naturgemäß auch auf deren Verteilung, so soll nicht nur für den Außenhandel eine Regelung und Überwachung in Kraft treten, sondern auch in weitgehender Weise für die Innenwirtschaft, was wieder unsere Exportwirtschaft beeinflussen muß. Bei den Maßnahmen zur Heranschaffung der Rohstoffe geht man von der Erwägung aus, daß ein großer Teil der Rohstoffe, die wir vom Auslande beziehen müssen, sich in einer solchen statistischen Lage befindet, daß wir mit starken Anstrengungen rechnen müssen, sie in den notwendigen Mengen zu erhalten. In ganz besonders bezeichnender Weise wird dies für die textilen Rohstoffe der Fall sein.

Bei der hervorragenden Bedeutung, die die deutsche Textilindustrie für unsere weltwirtschaftlichen Beziehungen besitzt, und da die hier bereits zur Regelung der Übergangswirtschaft getroffenen Maßnahmen die Art und den Sinn dieser staatlichen Regelung überhaupt kennzeichnen, sei es gestattet, bei dieser Frage in möglichster Kürze zu verweilen. Daß die weitgehende Abhängigkeit der deutschen Textilindustrie vom ausländischen Rohstoffmarkt für diese in besonders scharfem Maße fühlbar geworden ist, und daß diese Abhängigkeit zur Erschwerung unserer kriegswirtschaftlichen Nöte sehr erheblich beigetragen hat, bedarf nicht der Erörterung. Die Frage entsteht nun für die

Übergangswirtschaft, inwieweit es der deutschen Textilindustrie möglich sein wird, die von ihr benötigten Rohstoffmengen aus dem Auslande zu erhalten. Bei den Beratungen des Reichstagsausschusses für Handel und Gewerbe betreffend den „Entwurf einer Bundesratsverordnung nebst Bekanntmachung des Reichskanzlers über Regelung der Übergangswirtschaft auf dem Textilgebiet" schilderte ein berufsständischer Referent des Reichswirtschaftsamts die auf den einzelnen Faserstoffgebieten gänzlich verschiedene Lage: Bei Baumwolle bestand schon vor dem Kriege die Erscheinung, daß die Weltproduktion nur mühsam imstande war, dem sich fortwährend steigernden Weltkonsum nachzukommen. Es ist deshalb aller Voraussicht nach mit einer Weltknappheit zu rechnen, die für die deutsche Wirtschaft sich noch dadurch besonders bemerkbar macht, daß die großen Baumwollgebiete von unseren heutigen Feinden beherrscht werden. Bei Wolle ist wenigstens eine gewisse, wenn auch unzulängliche Inlandserzeugung vorhanden. Hier braucht aber eine Weltknappheit nicht angenommen zu werden. In Australien und am Kap sollen ganz erhebliche Vorräte lagern. — Im Bereich der Bastfasern liegen die Verhältnisse der einzelnen Rohstoffe recht verschieden. Bei Flachs ist zu hoffen, daß aus Belgien und Rußland in relativ kurzer Zeit erhebliche Mengen über die trockene Grenze gebracht werden. Ähnlich liegt es bei Hanf, während die hanfartigen Hartfasern und Jute alle Schwierigkeiten einer ausschließlich überseeischen Versorgung aufweisen. — In einer bevorzugten Lage befindet sich die deutsche Seidenindustrie. Einmal fehlt hier in Deutschland die eigentliche Spinnereiindustrie, so daß es sich nur um den Bezug von Gespinsten für die relativ nicht ausgedehnte Seidenzwirnerei und für die allerdings sehr beträchtliche Seidenwebereiindustrie handelt. Auch die Mengenfrage bietet hier nicht die großen Schwierigkeiten wie bei Baumwolle und Wolle. In einem Eisenbahnzug von 50 Wagen kann der Jahresbedarf Deutschlands an Seide Anfnahme finden. Endlich sind die Erzeugungsgebiete von Seide kontinentale Länder, so daß die Schwierigkeiten der überseeischen Zufuhr entfallen.

Es ist bei dieser Darlegung zugegeben worden, daß sich die Verhältnisse auf den einzelnen Gebieten im Laufe der Kriegszeit noch erheblich verschieben können. Aus diesem Grunde hat es wenig Zweck, an die einzelnen Behauptungen den kritischen Maßstab zu legen, schon deshalb, weil immer wieder betont werden muß, daß die Entwicklung unserer Rohstoffzufuhr sehr wesentlich davon abhängt, ob es zu dem angesagten Wirtschaftskampf kommen wird. Sperrt England uns von der australischen Wolle ab — die wie die englische, südafrikanische und isländische Wolle bereits von der britischen Regierung angekauft ist — und ebenso von der bereits beschlagnahmten ägyptischen Baumwolle, dann wird die straffste Organisation unsererseits nicht vermögen, uns aus diesen Ländern Faserstoffe zu verschaffen. Völlig einseitig erscheint aber bei diesen Betrachtungen die Zugrundelegung unseres vorkriegerischen Bedarfs an Faserstoffen.

Die erwähnte Abhängigkeit der deutschen Textilindustrie vom ausländischen Faserstoffmarkt mußte natürlich zu Abwehrmaßnahmen führen, die aber keineswegs einen vorübergehenden Charakter haben werden, weil sie die Entdeckung zeitigten, daß die Möglichkeit, deutsche Faserstoffe zu erzeugen, gar nicht so gering ist, als man bis zum Kriege annahm. So haben wir unseren Hanf- und Flachsanbau, der in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege infolge der Konkurrenz der ausländischen Faserstoffe auf ein geringfügiges Maß zurückgegangen war, sehr erheblich steigern können. Wir haben die aus der deutschen Brennessel zu gewinnende Faser als eine der Baumwolle völlig gleichwertige wiederentdeckt, haben entdeckt, daß das in Deutschland in Unmengen wildwachsende Kolbenschilf eine ausgezeichnete Faser (Typha-Faser genannt) liefert. Die deutsche Papiergarnindustrie hat während des Krieges einen ungeahnten Aufschwung genommen, und wenn wir auch in normalen Zeiten von aus Papiergarn gewebten Kleidungsstücken Abstand nehmen werden, so haben sich doch die Erzeugnisse der Papiergarn- und Gewebeindustrie für mannigfachen industriellen Bedarf als geeignet erwiesen, so daß sie unseren Bedarf an eigentlichen Faserstoffen in mancher Beziehung erheblich entlasten werden. Eine heute noch nicht abzusehende Zukunftsbedeutung kommt aber der sogenannten Stapelfaser zu, deren Ausgangsprodukt ebenso wie das des Papiergarns die aus dem Holz der Nadelbäume gewonnene Zellulose ist und die ein Gewebe liefert, das hinsichtlich Aussehen und Güte dem Wollerzeugnis nahezu gleichkommt. Vielleicht werden wir in der Stapelfaser in Zukunft einen unserer wichtigsten und begehrtesten Ausfuhrartikel haben. Wenn es auch als ausgeschlossen betrachtet werden kann, daß sich die deutsche Textilindustrie jemals von den ausländischen Faserstoffen völlig unabhängig machen kann, so wird doch eine — ohne weltwirtschaftsfeindliche Absichten — planmäßige Förderung der deutschen Faserstoffindustrien sehr viel dazu beitragen können, unseren Bedarf an ausländischen Faserstoffen herabzudrücken, sodaß wir die wirtschaftsfeindlichen Maßnahmen unserer Feinde in Ruhe abwarten können. Die Forderung nach Unterstützung der einheimischen Faserstoffgewinnung zeigt aber, daß die wirtschaftlichen Aufgaben des Staates besser auf eine Förderung, denn auf Kontrollierung und somit auf Einengung des Wirtschaftslebens gerichtet sein mögen.

Die Organisation der Textilindustrie für die Übergangszeit sieht die Bildung einer übergeordneten Reichsstelle für Textilwirtschaft vor und die Errichtung von Reichswirtschaftsstellen für jeden durch die Rohstoffe bestimmten Zweig der Textilwirtschaft. In der konstituierenden Versammlung der „Reichswirtschaftsstelle für Baumwolle" wurden seitens der Regierung die Grundlagen umschrieben, nach denen die Regelung der Innen- und Außenwirtschaft auf diesem Gebiete voraussichtlich vor sich gehen wird. Danach sollen Textilrohstoffe als Güter des dringendsten Bedarfs gelten, und Einfuhreinschränkungen, die mit Rücksicht auf Schiffsraum und Valuta für weniger dringliche und

Luxusgüter angeordnet werden sollen, werden hier wahrscheinlich keine praktische Anwendung finden. Daß ein zentraler Einkauf oder eine Kontingentierung des Rohstoffhandels nicht in Frage kommt, darf als ein erfreuliches Zugeständnis an die freie wirtschaftliche Betätigung des deutschen Überseekaufmanns bezeichnet werden. Denn der zentrale Einkauf der Kriegswirtschaft aus den neutralen Ländern hat, wie es uns allmählich klar geworden ist, Fiasko gemacht.

Wird es auf dem Gebiete der Textilindustrie in der Hauptsache darauf ankommen, uns eine größtmögliche Rohstoffeinfuhr zu sichern, so wird der Kolonialwarenhandel unter einem ganz anderen Zeichen stehen müssen. Denn hier wird es nach Ansicht der Regierung in erster Linie nötig sein, daß wir mit den während der Kriegsjahre in den Überseeländern aufgespeicherten Produkten in der Übergangszeit nicht überschwemmt werden. Auch hier werden Wirtschaftsstellen für den Verkehr mit Kaffee, Tee, Kakao und Reis errichtet werden, die ebenso wie die Reichswirtschaftsstellen der Textilindustrie als Selbstverwaltungskörper der Interessenten — allerdings unter behördlicher Kontrolle — gedacht sind, und denen ebenfalls nicht der überseeische Einkauf, sondern nur die Regelung und Überwachung der Einfuhr und der inländischen Verteilung obliegen soll. Zu denjenigen Kolonialwaren, bei denen wir wahrscheinlich nicht mit einem Überangebot, auf jeden Fall aber mit gewissen Einkaufsschwierigkeiten zu rechnen haben werden, gehört der Reis. Hier kann es England möglich sein, eine weitgehende Kontrolle in den Erzeugungsländern auszuüben, hier haben sich die holländischen Reismühlen zusammengeschlossen und bilden eine trustartige Organisation. Wenn auch nicht anzunehmen sein wird, daß wir dadurch von jeder Reiszufuhr abgeschnitten sein werden, so wäre es doch möglich, daß uns für unseren Reisbedarf Preise diktiert werden, die als unerschwinglich bezeichnet werden können. Wir lassen es allerdings dahingestellt, ob nicht das wichtigste Gebot die Versorgung mit diesem wichtigen Nahrungsmittel um jeden Preis ist, können es aber nicht von der Hand weisen, daß England auf den Reispreis einen Zuschlag legen kann, dessen Bezahlung unsererseits die Entrichtung einer indirekten Kriegsentschädigung ziemlich gleichkäme. Ob die Verhältnisse auf dem Kaffeemarkt derartige sind, daß uns Kaffee in Hülle und Fülle zur Verfügung stehen wird, scheint eine im Augenblick noch nicht völlig geklärte Frage zu sein. Aus einem Bericht des Deutsch-Brasilianischen Handelsverbandes ging hervor, daß für 1918/19 mit einer Mißernte zu rechnen ist, und daß auch die Ernte 1919/20 gelitten hat. An die Stelle des jetzt noch herrschenden Kaffeeüberflusses werde dann voraussichtlich ein Kaffeemangel eintreten. — Den Bedenken gegen eine Organisierung unseres Kolonialwarengeschäfts gibt in sehr beachtenswerter Weise eine in der Calwerschen „Konjunktur“ veröffentlichte Zuschrift über den „gebremsten Kolonialwarenhandel“ Ausdruck. Hier heißt es u. a.: „Das Reichswirtschaftsamt läßt fortgesetzt betonen, daß das ganze Gebiet der Übergangswirtschaft noch im Dunkeln liegt. Trotzdem wird mit Bestimmtheit gesagt, daß wir mit Kolonialwaren überschwemmt werden. Und wenn nun das Gegenteil der Fall ist, wird der Apparat der Wirtschaftsstellen auf diese veränderte Konstellation umzustellen sein? Man wird sagen, dazu haben wir ja den Handel freigelassen. Aber die Bewegungsfreiheit des Handels wird durch die hinter ihm stehende Behörde sicher gelähmt werden. Angenommen also die Wirtschaftsstellen sind nötig, um eine Überschwemmung des Marktes mit diesen Kolonialwaren zu verhüten. Werden sie verschwinden, wenn es sich herausstellt, daß statt der Überschwemmung eine Knappheit besteht? Oder wird das Gesetz der Trägheit die Wirtschaftsstellen mit ihren Reichskommissaren nicht vom Platze weichen lassen?“

Alle diese besonderen Maßnahmen auf den hier erörterten Gebieten können aber nicht für sich allein betrachtet werden, sondern nur im Zusammenhang mit den beiden Schiffsraum und Valuta betreffenden Fragen, die den weltwirtschaftlichen Charakter der Übergangswirtschaft am klarsten bezeichnen. Schiffsraum- und Valutafrage werden bestimmend sein für die Deckung unseres ausländischen Rohstoffbedarfs weit mehr noch als die mutmaßliche Lage auf den einzelnen Rohstoffgebieten bei Kriegsende. Jede Erörterung hierüber aber muß von der einstweilen noch völlig ungeklärten Lage beeinflußt werden, und wird so lange mehr oder weniger müßig sein, als die sich allmählich im Laufe der Übergangszeit klärenden Verhältnisse Aufschluß bringen und Wegweiser für unsere diesbezügliche Wirtschaftspolitik sein werden. Es sei daher im Rahmen dieser Darlegungen auf Prophezeiungen verzichtet, und es seien nur einige Momente herausgehoben, um die Ansichten der maßgebenden Kreise zu kennzeichnen. Was die Schiffsraumfrage betrifft, so geht die Regierung auch hier von der Erwägung aus, daß die Knappheit an eigenem und an Weltschiffsraum uns zu weitgehender Überwachung und Regelung unseres Reedereigeschäftes verpflichtet, eine Ansicht, mit der die Mehrzahl der deutschen Reeder keineswegs übereinstimmt. Die Regierung setzt der Meinung, daß unser Schiffsraum zwar nicht für unser Einfuhrbedürfnis, wohl aber für unsere Einfuhrmöglichkeit ausreichen würde, die andere entgegen, daß wir einerseits damit zu rechnen haben, daß England alles daran setzen wird, seine eigene Tonnage nur sich selbst zugute kommen zu lassen, und daß andererseits auch sehr starke Bestrebungen einsetzen werden, die deutsche Tonnage für die Wirtschaftszwecke anderer Länder zu verwenden. Aus diesem Grunde müssen wir alles daransetzen, unsere Tonnage in der Hand zu behalten. Sollte es sich herausstellen, daß unsere Einfuhrmöglichkeit nicht imstande sein wird, unseren Schiffsraum zu füllen, dann wird die überschüssige deutsche Tonnage ein Handelsobjekt von ungeheurer Bedeutung namentlich für die Beschaffung deutscher Rohstoffe sein, das nicht der beliebigen Verwendung ihrer Besitzer anheimgegeben werden darf, sondern ein Machtmittel in der Hand des Reiches bilden muß. Außerdem sieht die Re-

gierung die Notwendigkeit, den Reedern vorzuschreiben, welche dringlichen Güter sie vorerst heranzuschaffen haben. Die bereits ins Leben gerufene Frachtraumverteilungsgesellschaft m. b. H. bildet bekanntlich diejenige Einrichtung, der die Überwachung des deutschen Schiffsraums und dessen Verteilung nach Maßgabe der behördlichen Vorschriften obliegen wird. „Nur mit schwerem Herzen", so führt Generaldirektor Ph. Heineken (Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1917/18) aus, „haben sich allerdings die deutschen Reedereien an dieser Neugründung beteiligt, vertreten sie doch nach wie vor den Standpunkt, daß den Allgemeininteressen der deutschen Volkswirtschaft während der Übergangszeit genau so gedient wäre, wenn man das deutsche Schiffahrtsgewerbe ganz unbehelligt mit staatlichen Eingriffen oder Überwachungsvorschriften ließe. Unsere Schiffahrtsgesellschaften können für sich in Anspruch nehmen, daß sie auch bei außergewöhnlichen Anlässen stets ihre Schuldigkeit getan haben. Nachdem aber die deutsche Regierung erklärt hatte, daß sie sich unter allen Umständen eine gewisse Einflußnahme auf die Verteilung des deutschen Schiffahrtsraumes sichern müsse, stellten die deutschen Reedereien natürlich ihre Mitarbeit in Aussicht, damit unter den gegebenen Verhältnissen wenigstens eine möglichst zweckentsprechende Organisation geschaffen würde." Heineken meint aber, daß der Entwurf betreffend die Gründung der Frachtraumverteilungsgesellschaft noch einige sehr bedenkliche Punkte enthält, so das weitgehende Aufsichtsrecht des Reichskommissars und die einstweilen noch ganz unbestimmte Dauer der Gesellschaft. Es schweben Verhandlungen darüber, ob und inwieweit sich diese für die deutsche Schiffahrt wie für die allgemeinen Wirtschaftsinteressen recht bedenklichen Bestimmungen beseitigen bzw. mildern lassen. Weit schärfer haben sich die Vereinigung von Handelskammern des niederrheinisch-westfälischen Industriebezirks und die Vereinigung der südwestfälischen Handelskammern in einer gemeinsamen Sitzung vom 7. Mai 1918 zu der geplanten Kontingentierung des deutschen Schiffsraums ausgesprochen. Es heißt da u. a. in einer Entschließung, hinter der auch weite Kreise der deutschen Reederei stehen dürften: „Der Gedanke einer behördlichen Schiffsraumkontingentierung muß grundsätzlich abgelehnt werden. Wohl können die Reedereien unbedenklich verpflichtet werden, für die Zeit der Übergangswirtschaft im allgemeinen nur für Deutschland bestimmte Ladungen nach deutschen Häfen oder deutschen Einfalltoren zu befördern. Im übrigen muß aber die Leistungsfähigkeit der Reederei durch freie Betätigung ohne behördliche Einschränkungen, welche in jedem Fall den Einkauf im Ausland erschweren und Rohstoffe von Deutschland ablenken würden, erhalten bleiben." Wie brennend notwendig es sein wird, der Betätigung des Reeders keine zu engen Fesseln aufzuerlegen und die ganze Schiffsraumfrage nicht vom bureaukratischen Gesichtswinkel zu behandeln, darauf weist auch Georg Bernhard hin („Übergangswirtschaft" S. 23, Verlag von Karl Siegismund), der zwar verlangt, daß der Schiffsraum ohne Rücksicht auf die Besitzerverhältnisse zur Verfügung des Staates stehen muß, dann aber hinzufügt: „Dabei ist es selbstverständlich, daß nicht den Kapitänen die Ladung sklavisch vorgeschrieben werden kann. Man darf sich das nicht etwa so vorstellen, daß nun den Kapitänen, die ins Ausland gehen, vorgeschrieben wird, nur den oder jenen Artikel abzuholen. Die Ladungen stehen nicht immer so bereit. Es kann nicht stets ein bestimmtes vorgeschriebenes Gut geladen werden. Dadurch würden unnötige Verzögerungen und unnötige Erschwernisse entstehen." Und Bernhard weist dann weiter auf einen Umstand hin, der bei der Regelung unserer Übergangswirtschaft viel zu sehr außer acht gelassen wird, nämlich darauf, daß unsere Schiffe nicht leer ins Ausland gehen dürfen. Das heißt mit anderen Worten, daß wir in unserer Exportmöglichkeit eine der wichtigsten Importmöglichkeiten in der Hand haben. Eine Behörde, der die Frachtraumverteilung obliegt, kann aber nicht gleichzeitig diese Aufgabe erfüllen. Die Förderung unserer für den Export arbeitenden Industrien wird aber niemals eine Angelegenheit sein können, die eine behördliche Zentralstelle bewerkstelligen kann. Es bedarf keiner Auseinandersetzungen, daß es für die deutsche Volkswirtschaft geradezu verhängnisvoll sein würde, hier die wirtschaftliche Initiative der einzelnen Unternehmung auszuschalten.

Überblickt man überhaupt die auf die Organisierung der Übergangswirtschaft abzielenden Pläne des Reichswirtschaftsamts, so stellt man fest, daß diese mehr einen negativen, gewissermaßen „bremsenden" Sinn haben. Es soll nicht zuviel eingeführt und verhindert werden, daß Überflüssiges zu früh ins Land kommt. Und doch könnte man die deutsche Regierung auf eine stark positive Aufgabe aufmerksam machen, die sie anscheinend noch immer nicht oder wenigstens in einem nicht ihrer Bedeutung entsprechenden Maße in ihr übergangswirtschaftliches Programm aufgenommen hat: die Förderung des deutschen Außenhandels. Denn hier müssen die freien wirtschaftlichen Kräfte des deutschen Erwerbslebens von einer planmäßigen und großzügigen amtlichen Unterstützung getragen und beflügelt werden, hier hat der Staat die Pflicht, Hindernisse, die sich in diesen Kriegsjahren in ungeheurem Umfange gehäuft haben, aus dem Wege zu räumen. Die Schaffung eines umfassenden Wirtschaftsnachrichtendienstes, für den der „Deutsche Überseedienst" bereits die Vorarbeiten geleistet und das Vorbild geschaffen hat, wäre hier mit die wichtigste Aufgabe. Hier gälte es, wie Dr. Th. Schuchart verlangt („Die deutsche Außenhandelsförderung", Verlag von Leonhard Simion Nachf., Berlin, 2. Auflage 1918, S. 200), „die reichentwickelte und leistungsfähige Privatinitiative zu einer einheitlichen, harmonischen Grundleistung zusammenzufassen". Angesichts der in jeder Beziehung großartigen Maßnahmen Englands für seine Außenhandelsförderung haben wir hier keine Zeit zu verlieren.

Bleibt uns aus dem Komplex der übergangswirtschaftlichen und mit der Weltwirtschaft zusammenhängenden Fragen, wie sie bisher die Öffentlichkeit beschäftigt haben, nur noch die der Valuta zu erörtern. Sie möge mit wenigen Sätzen abgetan sein, nicht etwa um ihrer minderen Bedeutung willen, sondern weil hier die Unklarheit über ihre zukünftige Gestaltung am stärksten ist. Daß Deutschland während des Krieges eine schlechte Valuta gehabt hat, daß aber der Stand unserer Valuta unter dem Einfluß weltgeschichtlicher Ereignisse erheblichen, selbst beträchtlich in die Höhe weisenden Schwankungen unterworfen war, darf als sattsam bekannt vorausgesetzt werden. Ebenso sind wir in der Beurteilung der Tatsache einig, daß die schlechte Valuta durch unsere besondere wirtschaftliche Lage wohl bedingt war, weil unsere Handelsbilanz infolge der Blockade eine ausgesprochen passive war, daß sie aber unter keinen Umständen auf ein wirtschaftliches Darniederliegen Deutschlands oder eine ungünstige Beurteilung der deutschen Wirtschaftskraft schließen ließ. Weil zudem auch der niedrige Stand unserer Valuta zum großen Teil eine Folge der neutralen Valutaspekulation war, kann er nicht als ein Maßstab für unsere wirtschaftliche Leistungsfähigkeit während des Krieges herangezogen werden. Wie sich die Regierung die Behandlung der Valutafrage in der Übergangswirtschaft denkt, ist bis jetzt noch nicht bekannt geworden. Nur die Forderung darf erhoben werden, daß die Sorge um eine gute Valuta nicht mit einer Beeinträchtigung unserer weltwirtschaftlichen Beziehungen gleichbedeutend sein darf. Die sofortige Aufhebung alsbald nach Kriegsende der unsere Wirtschaft hemmenden Devisenordnung ist von verschiedenen Seiten als besonders dringlich bezeichnet worden. Georg Bernhard ist in seinem bereits erwähnten Buche der Ansicht, daß sich unsere Valuta nach Friedensschluß wieder günstig gestalten wird. So sagt er u. a. (S. 77): „Sofort bei Friedensschluß wird das spekulative Moment aus der Preisbildung der deutschen Valuta ausgeschaltet, und darum ist eine erhebliche Besserung des Kursstandes deutscher Wechsel im Ausland zu erwarten. Gleichzeitig werden unsere Forderungen an Kapital und Zinsen auf das feindliche Ausland frei, die aller Wahrscheinlichkeit nach erheblich mehr ausmachen dürften als die Forderungen des feindlichen Auslandes gegen uns."

Es ist bereits mehrfach in diesen Ausführungen angedeutet worden, daß es für den wirtschaftlichen Weltverkehr und für die deutsche Volkswirtschaft während der Übergangszeit sehr darauf ankommen wird, ob unsere Feinde den Wirtschaftskampf durchzuführen beabsichtigen, und inwieweit sie ihre dahingehenden Wünsche verwirklichen können. Diese Zeilen werden in einem Augenblick niedergeschrieben, da die weltpolitische Lage ungeklärter ist denn je, da sich über die mutmaßlichen Friedensbedingungen überhaupt noch nichts sagen läßt. Wilson, dessen Friedensprogramm wir angenommen haben, hat in seiner Rede vom 27. September 1918 als eine der wichtigsten Bedingungen den Weltwirtschaftsfrieden im Völkerbunde bezeichnet. Er sagte: „Es kann, und das geht mehr ins einzelne, keine besonderen wirtschaftlichen Kombinationen innerhalb des Bundes geben, keine Anwendung irgendeiner Form wirtschaftlichen Boykotts oder Ausschlusses, abgesehen von der im Völkerbund selbst als Gegenmaßregel verhängten Ausschließung von den Weltmärkten, die als Mittel der Disziplin und Kontrolle dient." Das aber würde bedeuten, daß unsere Feinde, allen voran England, von ihren auf die Ausschaltung und Vernichtung des deutschen Handels gerichteten Plänen Abstand nehmen. Wer das bereits sehr eingehende Programm der englischen Übergangswirtschaft kennt, durch das wie ein roter Faden die Vorschläge gehen, die deutschen Rohstoffe und Waren und den deutschen Kaufmann zu boykottieren, wird kaum glauben können, daß nach dem Kriege ein anderer Geist das englische Wirtschaftsleben beherrscht als der deutschlandfeindliche während des Krieges. Man kann hier gewiß nur dem damaligen Staatssekretär des Reichswirtschaftsamts beipflichten, der in seiner Reichstagsrede vom 3. Mai 1918 meinte, daß er unsere Gegner nicht für alte Weiber halte, und daß, wenn man den Wirtschaftskrieg so oft androht, man ihn auch durchaus ernst nehmen soll. Vielleicht wird in den Friedensvertrag die Bedingung aufgenommen, daß der Wirtschaftskrieg fallen gelassen wird. Dann wird aber keine Macht der Welt den englischen Kaufmann zwingen können, mit uns zu arbeiten, wenn er nicht darauf angewiesen ist, dann werden wir auch nichts gegen die versteckten wirtschaftsfeindlichen Absichten ausrichten können. Finden wir uns also damit ab, daß der Wirtschaftskrieg kommen wird, dann haben wir aber auch die unabweisbare Pflicht, alle unsere Tatkraft und Fähigkeiten zusammenzuraffen, um dem schärfsten aller Wettbewerbe, den die Weltwirtschaft je gesehen haben wird, die Stange halten zu können. Dann könnte es für uns verhängnisvoll werden, wenn über unserem Wirtschaftsleben ein bureaukratischer Geist waltet, wenn wir nicht die Findigkeit und die Erfahrung des deutschen Industriellen und Kaufmanns als den stärksten Aktivposten in unsere Rechnung einstellen.

Zur deutschen Volksernährung nach dem Weltkrieg.

Von Dr. Paul Leutwein-Berlin.

In der August-September-Nummer vorigen Jahrganges hat Prof. Dr. Carl Oppenheimer die zukünftige deutsche Volksernährung vom autarkischen Gesichtspunkt aus behandelt. Wir konnten uns seiner Meinung, daß Deutschland mit Rücksicht auf seine Valuta zunächst die Einfuhr von Industrierohstoffen derjenigen von Nahrungs- und Genußmitteln voranzustellen habe, nicht anschließen. Wir halten es vielmehr für nötig, soweit irgend möglich, sogleich die Einfuhr derjenigen Nahrungs- und Genußmittel zu unterstützen, die vor allem geeignet sind, die gesunkene körperliche und seelische Widerstandskraft des deutschen Volkes neu zu beleben. Es wird ja wohl kaum ein Zweifel darüber be-

stehen, daß der offenkundige Nervenzusammenbruch unseres Volkes in der ersten Hälfte des Oktober 1918 in erster Linie als Folge lang andauernder Unterernährung verbunden mit Schikanen in der Beschaffung von Lebensmitteln anzusehen ist. Zu den nach dem Kriege erforderlichen gewaltigen wirtschaftlichen Leistungen ist aber nur ein Volk befähigt, das seinen körperlichen und seelischen Normalzustand wieder gewonnen hat. Die Herstellung einer gesunden Verfassung des Lebensmittelmarktes hat demnach dem wirtschaftlichen Wiederaufbau möglichst voranzugehen, nicht umgekehrt. Dazu gehört neben der Einfuhrförderung wichtiger Nahrungs- und Genußmittel auch die Abschaffung aller kleinlichen, Zeit und Kraft raubenden Verteilungsmaßnahmen, soweit sie sich als unbrauchbar erwiesen haben. Eine ausreichende Zulassung der Genußmitteleinfuhr ist zu wünschen, weil deren gänzliches Fehlen im letzten Versorgungsjahre die Lebensfreude, einen sehr wichtigen Bestandteil der Lebenskraft, untergraben hat.

Im folgenden werden wir nun sehen, wie sich die Aussichten auf den Bezug einiger der wichtigsten tropischen Nahrungs- und Genußmittel im Laufe des Krieges gestaltet haben. Voraussetzung hierfür bleibt natürlich Verkehrs- und Handelsfreiheit im Sinne des Wilsonschen Programms.

Von allen pflanzlichen Nahrungsmitteln der Erde haben Kartoffeln, Mais, Weizen und Reis die größten Ernten aufzuweisen. Der Menge nach steht die Kartoffel voran, deren Ertrag allein in Rußland, Deutschland, Österreich-Ungarn und Frankreich 1913 auf 110 Millionen t beziffert wurde. Im gleichen Jahr wurden nach dem Internationalen landwirtschaftlichen Institut in Rom folgende Zahlen für die drei anderen Produkte angegeben: Mais rund 100 Millionen t, Weizen 116 Millionen t und ungeschälter Reis 101 Millionen t.

Von diesen Nahrungsmitteln scheidet zunächst der Mais aus, der in der Hauptsache als Viehfutter Verwendung findet. Auch die Kartoffel ist infolge ihres ungewöhnlich hohen Wassergehaltes von über 75 Prozent dem Weizen und Reis nicht zu vergleichen. Ihr Nährwert beträgt nur $^1/_4$ des Nährwertes der letzteren. Da Weizen nun wieder vorwiegend im gemäßigten Klima voransteht, bleibt als wichtigstes tropisches Nahrungsmittel der Reis übrig.

Obgleich an Gewicht hinter der Weizenernte zurückstehend, zumal wenn man berücksichtigt, daß durch das Schälverfahren ein Gewichtsverlust von 25 Prozent eintritt, also für 1913 nur 76 Millionen t übrig bleiben, ist der Reis sogar das wichtigste Nahrungsmittel der Welt geworden. Neben den besonderen Vorzügen des geringen Wassergehaltes von 13 Prozent und der leichten Verdaulichkeit verdankt er das in erster Linie seiner Billigkeit. Nach einer Berechnung vom Jahre 1909[1]) übertraf der Reis in Deutschland neben der Kartoffel und den einheimischen Hülsenfrüchten hierin alle anderen Nahrungsmittel. Relativ übertraf er selbst die Kartoffel im Kleinhandelspreis. Für 1 Mark waren nach jener Berechnung 2700 g Reis mit fast 9000 Wärmeeinheiten und 14250 g Kartoffeln mit nur 1290 Wärmeeinheiten zu kaufen.

Ist der Reis schon in den Einfuhrgebieten so preiswert, so doch noch weit mehr in seiner Heimat. In den Erzeugungsgebieten kennt er als Volksnahrungsmittel überhaupt keinen Rivalen, und so kommt es, daß etwa zwei Fünftel der Menschheit ganz oder fast ganz von Reis leben. Von diesen rund 640 Millionen Menschen leben allein in China 240, in Vorderindien 200 und in Japan 50 Millionen.

Der starke Eigenverbrauch in den Erzeugungsländern läßt nur einen relativ geringen Teil der Welternte, rund 5 Millionen t, für den Welthandel übrig. Die dicht bevölkerten Gebiete, wie China mit 40 Millionen t, Vorderindien mit 30 Millionen t, Japan mit 7 Millionen t und Java mit 6 Millionen t haben eher noch Reisbedarf und liefern Reis nur in der Wiederausfuhr. Der Welthandel ist fast ganz auf die schwächer bevölkerten Länder Franz.-Indochina, Siam und Birma angewiesen. Diese wieder verschiffen den größten Teil ihres Reises nach anderen asiatischen Häfen, so daß für den Reishandel Europas in den letzten Jahren vor dem Kriege nur 1,5—1,8 Millionen t zur Verfügung standen. Auf die deutsche Reiseinfuhr entfielen davon 0,4—0,5 Millionen t, ein kleiner Teil hiervon bestand aus verbrauchsfertigem Reis. Die überwiegende Menge wurde zunächst in Reismühlen und Stärkefabriken verarbeitet, um dem inländischen Verbrauch zu dienen bzw. wieder ausgeführt zu werden. In den letzten Jahren vor dem Kriege erreichte der Eigenverbrauch Deutschlands rund 180000 Tonnen[2]). Im Verhältnis zur Welterzeugung, ja selbst zum Welthandel, war also Deutschlands Verbrauch nur gering.

Während des Krieges hat der deutsche Reishandel nahezu aufgehört zu existieren. Im westlichen Europa sind gewiß die eingeführten Mengen größer geworden, schon um die Versorgung der zahlreichen Reis gewohnten farbigen Völkerschaften sicher zu stellen. Für unsere Versorgungsmöglichkeit nach dem Kriege ist das jedoch kaum von Interesse, denn es ist nicht anzunehmen, daß die durch Versenkungen in Verlust geratenen Mengen irgendwie im Vergleich zur Erzeugung in Betracht kommen.

Die Erzeugung zeigte schon vor dem Kriege eine steigende Tendenz. Über China liegen keine zuverlässigen Zahlen vor. Die Erzeugung Indiens erreichte vor dem Kriege rund 30 Millionen t. Diejenige Japans und Javas stiegen in den letzten 10 Jahren vor dem Kriege von $4^1/_2$ auf 7 bzw. 6 Millionen t. Im Kriege hat diese Tendenz weiter angehalten. Die Erzeugung Indiens wird, wie folgt, angegeben[3]):

1914/15 . . .	27	Mill. t
1915/16 . . .	32,9	„ „
1916/17 . . .	34,8	„ „
1917/18 . . .	36	„ „

[1]) Herm. Schumacher: „Der Reis in der Weltwirtschaft". Leipzig, Duncker & Humblot, 1917.

[2]) Vgl. zu diesen Zahlen Schumacher aaO. Abschnitt V und VI.

[3]) Vgl. „Wirtschaftsdienst". Herausgegeben von der Zentralstelle des Hamburger Kolonialinstitut Nr. 30 Jahrg. 1918 und Schumacher aaO. S. 13.

Die Reisernte Japans[4]) erreichte 1916 58,3 Millionen Koku à 141 kg = 8,15 Millionen t, um 1917 infolge unzeitiger Regenfälle und Stürme auf 54,9 Koku = 7,7 Millionen t zurückzugehen. Da der Reisverbrauch sich in Japan infolge höherer Lebenshaltung pro Kopf wesentlich gehoben hat, konnten trotz steigender Erzeugung und dem Besitz eines so wichtigen Reisgebietes wie Korea Reisunruhen entstehen, die aber mehr auf künstliche Preissteigerungen und politische Einflüsse anderer Art zurückzuführen sind.

Wohl noch wichtiger als die Erzeugungssteigerung der eigentlichen Reisländer ist die Mehrproduktion bisheriger tropischer Einfuhrländer. Vor dem Kriege wurden 28 Millionen Menschen Afrikas mit ostasiatischem Reis versorgt. Im Laufe des Krieges haben sich davon Belgisch-Kongo und Deutsch-Ostafrika mit zusammen 15 Millionen Menschen unabhängig gemacht. Belgisch-Kongo erzielte sogar 1917 schon eine kleine Ausfuhr. Dasselbe gilt für Brasilien, das bisher Einfuhrland war, aber 1916 schon über 1000 und 1917 fast 43 000 kg[5]) ausführte. Der Reis gedeiht eben in tropischen und subtropischen Gebieten überall da, wo er Feuchtigkeit und Wärme hat, im übrigen ist er eine der anspruchslosesten und dankbarsten Jahrespflanzen. Letzterer Umstand gestattet auch eine rasche Vermehrung bzw. Verminderung der Anbaufläche. Sowohl Indien wie Ägypten hätten schon vor dem Kriege wesentlich höhere Erträge erzielt, wenn nicht der Reis durch den Baumwollbau beeinträchtigt wäre. Im Kriege soll auch die ägyptische Erzeugung wesentlich zugenommen haben. Desgleichen die der Vereinigten Staaten, 1917 = 35 Millionen Bushels = ungefähr 850000 Tonnen. Die Preise scheinen sich im Kriege bisher ungefähr verdoppelt zu haben, was im Vergleich zu anderen Nahrungsmitteln nicht viel ist, zumal man die außerordentlich gestiegenen Frachten berücksichtigen muß. In Deutschland würde sich demnach unter Berücksichtigung unvorhergesehener Umstände und der schlechten Valuta das Pfund Reis, das vor dem Kriege 20 Pf. kostete, auf etwa 80 Pf. stellen. Der jetzige Schleichhandelspreis beträgt das 8—12 fache. Die hier gegebenen Zahlen lassen wohl keinen Zweifel daran, daß es unserem Handel leicht gelingen würde, uns in Zukunft wenigstens den Verbrauch vor dem Kriege sicherzustellen. Wahrscheinlich wird er uns sogar, wenn ihm freie Hand gelassen wird, die gesamte jährliche Einfuhrmenge vor dem Kriege wieder zuführen können. Zu beachten ist allerdings hierbei, daß die wichtigsten Reisausfuhrgebiete von England kontrolliert werden.

Die Versorgung der Bevölkerung mit Zucker ist eigentlich keine Einfuhr-, sondern eine Preisgestaltungsfrage. Bekanntlich gehörte Deutschland vor dem Kriege zu den am meisten Rübenzucker ausführenden Ländern. Die Welterzeugung an Zucker, sowohl Rohr- wie Rübenzucker, hatte schon um 1900 derartig zugenommen, daß der Wettbewerb der einzelnen Länder durch die Brüsseler Zuckerkonvention von 1902 geregelt werden mußte. Insbesondere wurden alle für Erzeugung und Ausfuhr gewährten Prämien aufgehoben und die Zölle einheitlich festgelegt.

Die Welterzeugung von Zucker bewegte sich bis zum Kriege andauernd in steigender Linie. Wir geben folgende Zahlen[6]):

	Rohrzucker	Rübenzucker
	in 1000 Tonnen	
1869/1870	1856	846
1879/1880	2084	1539
1889/1890	2522	3523
1899/1900	2978	5456
1909/1910	6198	6092

Für die in der Zuckererzeugung wichtigsten Länder ergeben sich für die letzten Jahre vor dem Kriege folgende Zahlen[7]):

	in 1000 Tonnen Rohrzucker		
	Kuba	Brit.-Indien	Java
1909/10	1845	2161	1234
1910/11	1506	2253	1265
1911/12	1896	2490	1476
1912/13	2429	2593	1332
1913/14	2598	2292	1345

	in 1000 Tonnen Rübenzucker		
	Deutschl.	Österr.-Ungarn	Rußland
1909/10	1834	1118	1066
1910/11	2331	1366	1893
1911/12	1348	1025	1891
1912/13	2436	1710	1277
1913/14	2444	1514	1525

Der Krieg brachte eine weitere starke Steigerung der Rohrzuckererzeugung und einen Niedergang des Rübenzuckers in den vom Krieg in Mitleidenschaft gezogenen Ländern Europas. Die Entwicklung vollzog sich, wie folgt:

	Weltzuckererzeugung in 1000 Tonnen		
	Rohrzucker	Rübenzucker	Zusammen
1915/16 . . .	10 685	5 875	16 560
1916/17 . . .	11 271	5 313	16 584
1917/18 . . .	12 034	4 736	16 770

Von den Haupterzeugungsländern von Rohrzucker erreichten 1917/18 Kuba 3,2, Britisch-Indien 2,75 und Java 1,8 Millionen t. Die Erzeugung Deutschlands ging bis auf 1,2, diejenige Österreich-Ungarns auf 0,8, beider Staaten also um rund 50 Prozent zurück. Der zahlenmäßig nicht feststellbare Rückgang in der Ukraine, dem Haupterzeuger des früheren Rußland, ist wohl noch erheblich bedeutender gewesen.

Mit der Erzeugung ist auch der Weltverbrauch, jedoch nicht im gleichen Maße, gewachsen. In den letzten vierzig Jahren vor dem Kriege hob sich der Verbrauch pro Kopf in England von 22,6 auf fast 50 kg, in Deutschland von 6,8 auf fast 20 kg. Auch in anderen Staaten verdreifachte er sich in dieser Zeit. In Österreich-Ungarn stellte sich der

---

[4]) Wirtschaftsdienst 1918 Nr. 15.

[5]) Wirtschaftsdienst 1918 Nr. 32.

[6]) Handwörterbuch der Staatswissenschaften 3. Auflage Bd. VIII S. 1067 und 1071. Jena, Gustav Fischer, 1911.

[7]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1915, Int. Übersichten S. 29.

Verbrauch vor dem Kriege auf 11, in Rußland auf 8,5 kg. Hiernach läßt sich leicht berechnen, daß sowohl Deutschland wie Österreich-Ungarn noch immer eine dem Friedensverbrauch entsprechende Menge erzeugen.

Die Preise haben indessen in Mitteleuropa infolge der ausgiebigen Verwendung des Zuckers als Ersatzstoff zur Herstellung von Kriegsmaterial eine riesige Höhe erreicht. Weder die amtlichen noch die Schleichhandelspreise geben natürlich hierfür den richtigen Maßstab. Mehr schon der Übernahmepreis des rumänischen Zuckers im Sommer 1918 von rund 5 Mark für das deutsche Pfund. In Litauen und Weißrußland stellte sich um jene Zeit der öffentliche Kleinhandelspreis bis auf 6 Mark. Auch die Preise auf dem Weltmarkt sind trotz der Mehrerzeugung stark in die Höhe gegangen. Nach „Wirtschaftsdienst" 1918 Nr. 9 hat sich der Preis in Amsterdam von Ende Juli 1914 bis Januar 1917 verdoppelt, in London von Ende Juli 1914 bis Ende Januar 1918 verdreifacht. Auch daran sind neben Steuern in erster Linie Frachtraummangel und erhöhte Frachtpreise schuld. Die Hauptzuckerquelle der Entente ist daher das günstig gelegene Kuba, wo die Preise doppelt so hoch sind als in Java. Von der javanischen Ernte in 1917 konnte im gleichen Jahr nur die Hälfte verschifft werden.

Fassen wir alle diese Tatsachen zusammen, so ergibt sich, daß der Zuckerpreis in Mitteleuropa mit Friedenschluß eine stark rückläufige Tendenz annehmen wird. Voraussichtlich wird es in diesem Falle allerdings zweckmäßig sein, der Einfuhr Schranken zu setzen, um die Eigenproduktion zu fördern.

Ebenfalls zu den Nahrungsmitteln, nicht, wie es fälschlicherweise meist geschieht, zu den Genußmitteln ist auch der Kakao infolge seines hohen Nährwertes zu rechnen. Erzeugung und Verbrauch in den wichtigsten Ländern stellt folgende Tabelle dar[8]):

in 1000 Tonnen

	1905	1909	1913
Erzeugung			
Sao Thomé	25 379	30 261	35 900
Ecuador	21 128	31 564	40 758
Brasilien	21 090	33 818	29 759
Goldküste	5 166	20 534	51 279
Welterzeugung . .	144 742	206 422	255 542
Verbrauch			
Ver. Staaten . . .	35 232	53 379	67 605
Deutschland . . .	29 633	40 725	51 053
England	20 191	24 264	27 585
Frankreich	21 748	23 254	27 774
Weltverbrauch . .	143 076	195 354	252 392

Die Kakaoerzeugung hat im Kriege bedeutend zugenommen, während der Verbrauch trotz erhöhter Einfuhr Amerikas, Englands und Frankreichs infolge Ausscheidens der Mittelmächte wesentlich zurückging. Die in den genannten Verbandsländern eingeführten Mengen wurden zum Teil eingelagert, um in den Zeiten der Verschiffungsschwierigkeiten als Vorrat zu dienen. Der gesamte Weltvorrat[9]) wurde für 31. Oktober 1917 auf 232000 t geschätzt, wovon in England allein 54000 t, d. i. etwa das Doppelte des jährlichen Friedensverbrauches, lagerten. Die Vorräte New Yorks Ende 1917 schätzt „Gordian" auf 1,2 Millionen Sack, rund 75000 t. In dem dritten Hauptstapelplatz Lissabon lagerten 10000 t. 1918 gingen diese Vorräte allmählich zurück, ohne sich natürlich nur entfernt aufzubrauchen. Anfang März 1918 lagerten in England noch 40000 t.

Durch die eingetretenen Verschiffungsschwierigkeiten sammelten sich inzwischen in den Erzeugungsländern große Mengen an. Nach „Wirtschaftsdienst" 1918 Nr. 26 lagerten im März 1918 in Sao Thomé 30000 t, an der Goldküste nicht weniger als 60000 t. Die Erzeugung Sao Thomés stieg inzwischen auf 40000 t, die der Goldküste mindestens auf das Doppelte. Wenigstens wurden 1915 über 77000 t und 1916 noch 72000 t verschifft. Infolge zeitweiligen amerikanischen Einfuhrverbots sind auch die Vorräte in Ecuador, dessen Erzeugung inzwischen 45000 t überschritten hatte, erheblich gewachsen. In Frankreich, dem Sammelplatz der Ententetruppen, wurde die schon 1916 auf 40000 t gestiegene Einfuhr gewiß verbraucht. Die Preissteigerung gegen 1911 wird 1917 nur auf 50 Prozent angegeben. Erst 1918 machte sich auch in England eine bemerkenswerte Preissteigerung geltend, die aber neben der Zufuhrstockung sicher auf die neuen Ausfuhrzölle der Goldküste und auf die erhöhten Einfuhrzölle in England zurückzuführen ist.

Angesichts der Gesamtlage geht man nicht fehl, dem Kakao nach Friedenschluß einen Preissturz vorauszusagen, da die Erzeugungsländer ihre riesigen dem Verderben ausgesetzten Bestände gewiß so schnell wie möglich ausverkaufen wollen. Später dürfte sich der Markt wieder konsolidieren. Ob es also zweckmäßig erscheint, die deutsche Einfuhr nach dem Kriege auf 40000 t zu kontingentieren, wie Wirtschaftsdienst 1918 Nr. 26 meldet, bleibt zu bezweifeln. Angesichts des völligen Verschwindens des Kakaos und der Schokolade vom deutschen Markt und unter Berücksichtigung, daß beide die Vorzüge eines kräftigen Nahrungsmittels mit denen eines wohlschmeckenden Genußmittels vereinigen, sollte man lieber die sich voraussichtlich bietende günstige Konjunktur ausnutzen und erst später, wenn nötig, ein Einfuhrkontingent festsetzen.

Das vornehmste unter allen Genußmitteln ist unstreitig der Kaffee. Seinen günstigen Wirkungen, Anregung der geistigen Fähigkeiten, Erzeugung einer lebenbejahenden Stimmung, steht nur bei nervösen Personen die Herbeiführung von Schlaflosigkeit als Nachteil entgegen. Als vollgültiger Ersatz für die besten alkoholischen Getränke beschränkt er gleichzeitig die Neigung zu diesen ungleich schädlicheren Genußmitteln und hebt auch die Wirkung des Rausches auf.

Der Kaffeeverbrauch vor dem Kriege erreichte in Deutschland zu Beginn dieses Jahrhunderts mit

[8]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1915, Int. Übersichten S. 32.

[9]) Vgl. Wirtschaftsdienst 1918 Nr. 3.

3 kg pro Kopf den Höhepunkt, um bis 1913 auf 2,44 kg zu fallen, womit jedoch angesichts der Volkszunahme keine Verminderung des Verbrauchs der Erwachsenen verbunden sein wird. Infolge wachsender Welterzeugung bei kaum mehr zunehmendem Verbrauch bewegten sich die Kaffeepreise schon lange auf absteigender Linie, die nur durch die unter dem Namen Kaffeevalorisation bekannte brasilianische Trustbildung eine vorübergehende Unterbrechung erlitt.

Während die Welterzeugung auch im Kriege steigende Tendenz zeigte, ging der Verbrauch durch den Ausfall der Mittelmächte scharf zurück. Die Folge war eine Anhäufung von Vorräten, die trotz der allgemeinen Steigerung der Lebensmittelpreise keine Preissteigerung für Kaffee mehr zuließ, ausgenommen natürlich besondere Fälle von Zufuhrstockungen zumal in den abgeschnürten Mittelmächten. Nach Angaben des Vereins der am Kaffeehandel beteiligten Firmen in Hamburg wird auch mit dem Auftreten der Zentralmächte als Käufer nur mit einer vorübergehenden Preissteigerung zu rechnen sein. Die Weltvorräte werden vom „Bulletin de Correspondence du Havre“ Anfang 1918 auf 11 322000 Sack (à 60 kg) gegen 11 243 000 im Vorjahr angegeben. Die Schätzungen der Zufuhr durch die Ernte 1917/18 ergeben[10]):

Brasilien			
in Santos	etwa	12032000	Sack
in Rio	„	3500000	„
in Victoria	„	600000	„
in Bahia	„	250000	„
anderen bras. Häfen	„	35000	„
dazu die übrigen Kaffee produzierenden Länder	„	4800000	„
Welternte 1917/18	etwa	21217000	Sack

Rechnet man demgegenüber mit einem feststehenden Verbrauch von rund 15 Millionen Sack, so würde allein diese Ernte den schon vorhandenen Vorräten rund $6^1/_4$ Millionen Sack zuführen. „Wall Street Journal“ vom 8. Juli 1918 berechnet die Zufuhr durch die Ernte 1918/19 auf rund 15 Millionen Sack. Die Abnahme gegen 1917/18 soll vollständig durch erwartete Mindererträge Brasiliens hervorgerufen werden, wobei zu bedenken ist, daß Brasilien ein Interesse an pessimistischen Vorausschätzungen seiner neuen Ernten zu nehmen pflegt, um die Preise hochzuhalten. Bei dieser Sachlage wird auch für Kaffee eine Einfuhrbeschränkung nach dem Kriege nicht zu empfehlen sein.

Für den ähnliche Wirkungen in milderer Form wie der Kaffee erzielenden Tee gelten die gleichen Voraussetzungen wie für Kaffee; auch hier starke Anhäufung von Vorräten in den Erzeugungsländern und Mangel in den Verbrauchsländern. Der deutsche Teeverbrauch stand vor dem Kriege weit hinter dem Kaffeeverbrauch zurück; Einfuhr 1913 4000 Tonnen Tee zu 8 Millionen Mark gegen 170000 Tonnen Kaffee zu 220 Millionen Mark. Der höhere Preis des Tees wird mehr als ausgeglichen durch den sparsameren Verbrauch. Der Weltmarktpreis hat nach dem Kriege keine Aussicht auf Belebung, da eines der Haupterzeugungsländer, Japan, ausreichend mit Schiffen versehen ist und dies benutzt, um Erzeugung und Ausfuhr zu heben[11]). Demgegenüber lagern in China und Niederländisch-Indien riesige Mengen unverkäuflich und haben ständiges Sinken der Preise zur Folge. Da der Tee in größeren Mengen als Kaffee ohne Nachteil genossen werden kann, ist er vielleicht noch mehr als Ersatz alkoholischer Getränke verwendbar, wie dies in manchen angelsächsischen Ländern, z. B. Australien, bereits der Fall ist. Da Deutschland alkoholische Getränke in großen Mengen vor dem Kriege aus dem Ausland bezog, würde eine Freigabe der Kaffee- und Tee-Einfuhr bei entsprechender Beschränkung der Einfuhr alkoholischer Getränke keine Schädigung der Valuta zur Folge haben.

Als letztes wichtiges vorwiegend überseeisches Genußmittel kommt Tabak in Frage. Auch hier wiederholt sich die Erscheinung der Knappheit in den Verbrauchs- und der Absatzstockung in den Erzeugungsländern. Allerdings hat es den Anschein, als ob die gestiegenen Welthandelspreise für Tabak noch am ehesten Aussicht hätten sich zu behaupten. Wie in allen Kriegen hat sich auch im Weltkriege die Tendenz starker Verbrauchszunahme von Tabak geltend gemacht, und diese Zunahme steht in um so schärferem Gegensatz zur Vorkriegszeit, als diese durch eine übertriebene Bekämpfung des Tabakgenusses seitens der Ärztewelt gekennzeichnet war. Die Preisgestaltung ist nicht einheitlich. Am günstigsten schneiden anscheinend Kuba und Puertoriko ab. Die „United Cigar Stores Co“, eine der größten Tabakunternehmungen der Welt, gibt in ihrem Jahresbericht von 1917 eine Durchschnittssteigerung von 100 Prozent für Tabak und Tabakerzeugnisse im Vergleich zu 1914 an[12]). In Holland war die Steigerung infolge Einfuhrstockung wesentlich höher, während gerade die niederländischen Kolonien durch Absatzstockung von der Konjunktur am wenigsten Nutzen ziehen konnten. Nach einer amtlichen brasilianischen Ausfuhrstatistik sind dort die Preise überhaupt nur vorübergehend gestiegen[13]). Die Zahlen sind:

1913	Ausfuhr	29838 t	Wert	1638000	L.
1916	„	21293 „	„	1529000	„
1917	„	25759 „	„	1260000	„

Der Tabakverbrauch im Deutschen Reich war stets ansehnlich und hielt sich seit Jahrzehnten etwa auf 1,5 kg pro Kopf. Die Einfuhr der letzten Jahre betrug durchschnittlich 80000 Tonnen. Die Eigenerzeugung, obwohl an Anbaufläche zurückgehend, hielt sich infolge wachsenden Flächenertrags auf 30—40000 Tonnen. Auf Baden entfielen allein 40 Prozent der Anbaufläche[14]). Da der Tabak, schon weil er im wesentlichen nur für den männlichen Teil der Bevölkerung als Genußmittel in Frage kommt, am ehesten entbehrt werden kann, dürfte eventuell eine vorläufige Ein-

[10]) Vgl. Wirtschaftsdienst 1918 Nr. 14.

[11]) Wirtschaftsdienst 1918 Nr. 38.

[12]) Wirtschaftsdienst 1918 Nr. 16.

[13]) Wirtschaftsdienst 1918 Nr. 38.

[14]) Handwörterbuch der Staatswissenschaften III. Auflage Bd. VII S. 1067 f.

fuhrbeschränkung in Frage kommen. Nach dem „Weltmarkt“ 1918 Nr. 22 sollen sich infolge unerhörter Preistreibereien allein in Bulgarien Tabakvorräte angesammelt haben, die das Doppelte des deutschen Jahresbedarfes von 25 000 t übersteigen.

Vom weltwirtschaftlichen Standpunkt muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß alle staatlichen Beschränkungs-, Kontroll- oder gar Monopolmaßnahmen leicht geeignet sind, den sowieso unter schwierigsten Bedingungen den weltwirtschaftlichen Wettbewerb wieder aufnehmenden Handel lahm zu legen. Abgesehen vom Kakao spielte für die hier beurteilten Erzeugnisse der größte deutsche Handelshafen vor dem Kriege, Hamburg, eine bedeutende Rolle[15]), sowohl in der Zusammenfassung der deutschen Einfuhr als auch als Stapelplatz und Vermittlungsstelle für die übrigen europäischen Länder. Das war vornehmlich für Tabak und Reis der Fall. Als Tabakmarkt hatten Hamburg und Bremen selbst den früher führenden holländischen Handel weit überflügelt und damit auch die Vorbedingungen für die blühende deutsche Tabakindustrie geschaffen. Auf alle Fälle müssen in den kommenden überseeischen Handelsfragen die erprobten Vorzüge freier Handelsbetätigung genau erwogen und sollten keine Maßnahmen ohne vorherige Begutachtung durch die beteiligten Handelskreise getroffen werden. Schon jetzt hat sich ja ein ziemlich scharfer Gegensatz zwischen der Regierung und den überseeischen Handelskreisen in den Fragen der Übergangswirtschaft herausgebildet. Es könnte unberechenbarer Schaden angerichtet werden, wollte man die Kreise, die auf jahrzehntelange erfolgreiche weltwirtschaftliche Friedensarbeit zurückblicken, auf ihrem eigenen Gebiet ausschalten.

Was hier für den Handel gesagt ist, gilt auch für die Industrie. Nicht weniger bedeutend als die Tabak- waren in Deutschland vor dem Kriege die Schokoladen- und Reismühlenindustrie. In jedem Falle muß sich die Regierung die Frage vorlegen, ob der Vorteil einer schnellen Wiederbelebung dieser vom Krieg erwürgten Industrien nicht viel bedeutsamer für die deutsche Wirtschaft ist als der vorübergehende Nachteil einer weiteren Valutaverschlechterung.

Wie eingangs bemerkt, ist die Voraussetzung der hier dargelegten Gedankengänge die Verkehrs- und Handelsfreiheit im Sinne des Wilsonschen Programms. Nur dann kann Deutschland überhaupt hoffen, wieder eine angemessene weltwirtschaftliche Stellung zu erlangen. Die in Frage kommenden Punkte lauten:

Punkt 2. „Vollkommene Freiheit der Schifffahrt auf dem Meere außerhalb der territorialen Gewässer im Frieden sowohl wie im Kriege, mit Ausnahme jener Meere, die ganz oder teilweise durch eine internationale Handlung zwecks Durchsetzung internationaler Verträge geschlossen sind.“

Punkt 3. „Die Beseitigung, soweit sie möglich ist, aller wirtschaftlichen Schranken und die Errichtung der Gleichheit der Handelsbeziehungen unter allen Nationen, die sich dem Frieden anschließen und sich zu seiner Aufrechterhaltung vereinigen.“

Nachdem das deutsche Volk sich einmal bereit erklärt hat, das Wilsonsche Friedensprogramm mit seinen 14 Punkten anzunehmen, muß es wenigstens die Energie aufwenden, die Einbeziehung Deutschlands in dieses Programm auch durchzusetzen.

[15]) Vgl. „Wirtschaftsdienst“ 1918 Nr. 14 Sonderheft: „Hamburg und die deutsche Wirtschaft“.

Deutsch-russische Handelsbeziehungen.

Von W. de Gromann-Petersburg.

Vor Beginn des Krieges, als Rußland noch ein großes, unzerstückeltes Ganzes bildete, bestanden zwischen ihm und dem Deutschen Reiche äußerst rege Handelsbeziehungen. Deutschland behauptete unbestreitbar den ersten Platz in der russischen Ein- und Ausfuhr, wie aus folgender Tabelle zu ersehen ist.

Die Ausfuhr und Einfuhr Rußlands nach und aus den wichtigsten Ausfuhrländern verteilte sich in den 5 letzten Friedensjahren folgendermaßen:

Ausfuhr (in Millionen Rubel)

Nach	1909	1910	1911	1912	1913
Deutschland	387,0	390,5	490,5	453,8	452,6
Großbritannien . .	288,7	315,0	336,6	327,5	266,9
Holland	192,2	196,0	188,8	154,1	177,5
Frankreich	89,1	93,6	90,8	98,0	100,9
Italien	67,8	75,2	52,7	52,5	73,7
Österreich-Ungarn	60,9	49,7	67,9	73,4	65,3
Belgien	64,4	66,5	55,4	58,9	64,6
Ver. Staaten	11,5	9,5	13,5	18,0	14,2

Einfuhr (in Millionen Rubel)

Aus	1909	1910	1911	1912	1913
Deutschland	354,8	441,0	476,8	521,1	642,8
Großbritannien . .	128,0	153,5	153,9	139,3	170,4
Ver. Staaten	57,9	73,9	100,8	85,7	74,2
Frankreich	49,0	59,4	56,2	55,2	56,0
Österreich-Ungarn	26,9	34,1	33,8	32,1	34,7
Holland	18,1	19,3	17,5	19,1	21,5
Italien	12,0	16,9	17,5	15,6	16,7
Belgien	6,7	6,9	6,6	7,3	8,6

Die Einfuhr aus Deutschland war demnach in stetem Wachstum begriffen und erreichte 1913 52,7 Prozent der ganzen Einfuhr nach Rußland.

Aus obigen Zahlenangaben ist ersichtlich, welche Bedeutung der Handel mit Deutschland für beide Teile hatte. Durch den Krieg sind diese engen Beziehungen völlig unterbunden worden; heute nach Friedenschluß wäre es höchst zeitgemäß, dem beiderseits gehegten Wunsche, diese Beziehungen wieder anzuknüpfen, näherzutreten und die Möglichkeit einer praktischen Lösung dieser Angelegenheit in Erwägung zu ziehen.

Hierbei müßten jedoch, vorerst, die großen Umwälzungen, die im Bestande des einstigen Russischen Reichs als Folge der Revolution eingetreten sind, festgestellt werden. Als ausschlaggebende Faktoren kommen hierbei in Betracht die Zergliederung Rußlands durch die Selbständigkeitsbestrebungen der Randstaaten, ferner die Wirtschaftspolitik der Sowjetregierung.

Durch Abtrennung der Ukraine, des Kaukasus, Sibiriens, der baltischen und nordwestlichen Provinzen ist das Gebiet des eigentlichen Großrußlands äußerst beschränkt worden. Dabei wäre zu bemerken, daß dieses Gebiet in wirtschaftlicher Beziehung zurzeit gerade den minderwertigsten Teil des gewesenen Reichs darstellt. Schon lange bevor der Krieg ausbrach, machte sich der wirtschaftliche Rückgang Zentralrußlands bemerkbar: Landwirtschaft und Industrie, die Textilindustrie ausgenommen, waren durchaus nicht auf der Höhe und bereiteten weitblickenden Wirtschaftspolitikern manche Sorgen.

Fast alle Zweige der russischen Industrie, auch Berg- und Hüttenwesen, entstanden seinerzeit in Großrußland. Jedoch mit Rußlands Ausbreitung und Angliederung neuer Gebiete, in denen sich für gewisse Gewerbezweige günstigere Verhältnisse darboten, wurden dieselben dorthin verlegt und starben im Zentrum allmählich aus. Die industrielle Entwicklung Rußlands wurde durch Vorhandensein reicher Heizmittel an Ort und Stelle in Gestalt ausgedehnter Waldungen bedingt, aber nach Maßgabe der Ausbreitung der Industrie reichte das Holz zu Beheizungszwecken nicht mehr aus, so daß der Bedarf an Brennstoff für die industriellen Betriebe des Zentrums zur Hälfte durch Zufuhr von Kohle und Naphtha gedeckt werden mußte. Dieser Umstand bedingte eine allmähliche Verlegung der Industrie nach dem Süden, in die Nähe der reichen Kohlen- und Erzlager des Donezbassins und des Kriwoyroger Bezirks. Auch während des Krieges, im Zusammenhange mit der Evakuation vom Feinde bedrohter Gebiete, sind viele Großbetriebe aus ihren Entstehungsorten nach dem Süden und der Wolgagegend ausgewandert.

Eine derartige Lösung der Frage war vom Interessenbewußtsein der einzelnen Betriebe aus ja ganz verständlich, jedoch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte grundfalsch, denn auch das großrussische Gebiet ist an Rohstoffen und Heizmaterial, außer Holz, sehr reich, wobei hauptsächlich der Norden und das Uralgebiet in Betracht kommen. Anstatt nun diese Bodenreichtümer auszunützen, zog die Industrie es vor, entweder auszuwandern, oder den Bedarf an Heiz- und Rohstoffen durch Zufuhr aus dem Auslande (z. B. Kohle, Metalle) und Inlande zu decken. Von den unermeßlichen Waldbeständen im Norden wird nur ein verschwindend geringer Teil verwertet. Als Beleg möge hier angeführt werden, daß in den wälderreichsten Gouvernements Archangel und Olonetz nur 44 bzw. 13 Sägemühlen bestehen, während Finnland deren 485 besitzt. Des weiteren sind im Norden riesige unerforschte Mineralienlager vorhanden: Eisenerz, Blei, Kupfer, Kaolin, Phosphorite, Steinkohle, Naphtha u. dgl. Jedoch harren alle diese Naturgaben ihrer Verwertung, die bis heutigen Tages vollständig vernachlässigt bleibt. Auch im Uralgebiet gibt es ein weites Betätigungsfeld für Rohstoffgewinnung aus den dort reichlich vorhandenen Erzlagern. Aber das sind alles Zukunftsfragen, denn um diese Rohstoffgewinnung und Waldausbeutung in die Wege zu leiten, gehören viel Zeit, Kapitalien, Organisationstalent usw. Im gegebenen Augenblicke ist aber nichts an Rohstoffen für den Ausfuhrhandel in Großrußland zu finden.

Die großrussische Landwirtschaft steht auf einem beschämend niedrigen Kulturstande; hierzu kommt noch der Umstand, daß nach der Revolution viele Tausende landwirtschaftlicher Kulturzentren von den Bauern zerstört und die früheren Gutsländereien auf das im allgemeinen recht niedrige Niveau der bäuerlichen Wirtschaften heruntergedrückt worden sind. Die Erträgnisse der Landwirtschaft reichen bei weitem nicht zur Nahrungsmittelversorgung der eigenen Bevölkerung Großrußlands; sie ist auf Zufuhr angewiesen, so daß von irgendwelchen Überschüssen für den Außenhandel keine Rede sein kann. Von anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen kämen für die Ausfuhr Flachs und Hanf in Betracht. Ersterer bildete immer einen bedeutenden Ausfuhrartikel, da der Flachsbau hauptsächlich in den Gebieten, die Großrußland verblieben sind, betrieben wird und die Bedürfnisse der russischen Textilindustrie und des Heimgewerbes bei weitem übersteigt. Von der letzten Flachsernte könnte entschieden ein beträchtlicher Teil zur Ausfuhr gelangen, da wohl anzunehmen ist, daß die Verarbeitung von Flachs in russischen Fabriken eher einen Rückgang, denn Zuwachs erfahren wird, sobald die geplante Nationalisierung der Textilindustrie ins Werk gesetzt wird. Die bisherigen Maßnahmen der Nationalisierungspolitik sind fast durchweg kläglich ausgefallen und haben zum endgültigen Ruin der davon betroffenen Betriebe geführt. So ein nationalisierter Betrieb wird leider nicht mit Unrecht als Pensionsanstalt für arbeitsscheue Arbeiter charakterisiert, denn meistens gibt es keine ordentliche Arbeit in solchen Betrieben, die Arbeiter beziehen jedoch ihren Lohn, für dessen Auszahlung ungeheure Summen aus der Staatskasse bestellt werden. Dasselbe Los würde folglich auch den Flachsspinnereien beschieden sein.

In Anbetracht solcher Lage der großrussischen Industrie, Landwirtschaft und Rohstoffgewinnung muß ein jeder Staat, bevor er mit Großrußland Handelsbeziehungen anknüpft, sich die Frage über die dabei zu verfolgenden Ziele beantworten: handelt es sich hauptsächlich darum, einen Markt für seine Waren zu gewinnen, ganz abgesehen davon, was als Gegenleistung von großrussischer Seite zu erwarten ist, oder gilt es zuförderst gewisse Rohstoffe und Waren aus Rußland zu beziehen, den eigenen Markt mit fehlenden, dem Lande notwendigen Erzeugnissen zu versorgen.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge käme eigentlich nur erstere Möglichkeit in Betracht, auf russischem Markte festen Fuß zu fassen. Dafür ist gerade jetzt der geeignetste Augenblick, da das großrussische Absatzgebiet sozusagen brachliegt und auf seinen Eroberer wartet, der den scharfen Warenhunger stillen kann. Diese so günstige Konjunktur muß unbedingt ausgenutzt werden, und das Verständnis dafür scheint allgemein. Deutschland, Österreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland, Polen, Amerika,

Großbritannien, alle beginnen sich wieder für den russischen Markt zu interessieren, sogar in dem beschnittenen Umfange, wie er sich nach dem Brester Frieden darstellt; sie alle wollen Großrußland mit Providenzien ihrer Industrien versorgen, den Umstand ausnützen, daß der Markt sich in einer jämmerlichen Lage befindet, von keinem erobert ist und die größten Eventualitäten darbietet.

Bei diesem Buhlen um den russischen Markt hat aber gerade Deutschland die beste Aussicht, allen anderen Ländern zuvorzukommen, denn mit Amerika, England und Finnland herrscht Verstimmung, die skandinavischen Staaten sind in ihrer Handelspolitik gewissermaßen durch die kriegführenden Mächte gebunden. Somit bieten sich Deutschland alle Vorteile, die es mit Hilfe seines bedeutenden Handelsapparates zu ergreifen nicht unterlassen sollte.

Um die Wareneinfuhr mit Erfolg zu bewerkstelligen, ist es wichtig, den Kreis der Abnehmer festzustellen. Als solche kämen in Betracht die Industrie und die Bevölkerung. Was erstere anbetrifft, so wird sie bei den waltenden Verhältnissen ein schwacher Käufer sein, da sie ein klägliches Dasein fristet. Der Unternehmer ist fast völlig von dem Betriebsgange ausgeschaltet und steht dem unausbleiblichen Verfalle seiner Betriebe machtlos gegenüber. Die Arbeiterkontrollorgane, die Nationalisierungspolitik der Sowjetregierung, sowie die Art und Weise, in der die Verhältnisse zwischen Arbeitern und Arbeitgeber reguliert werden, machen einen jeden ersprießlichen Betrieb zur Unmöglichkeit. Die Arbeiterkontrollorgane mischen sich in alle Geschäfts- und Betriebsangelegenheiten, wirken hemmend auf die Tätigkeit der Betriebsleiter. Die Arbeitslöhne steigen ins Unermeßliche und bilden nicht mehr den Gegenstand freier Übereinkunft zwischen Arbeitern und Arbeitgeber, sondern werden vom Arbeitskommissariat dekretiert. Laut letztem Dekret ist der Minimallohn für jeglichen Arbeiter auf 13 Rubel täglich festgesetzt. Dabei ist die Leistungsfähigkeit der Arbeiter unglaublich zurückgegangen, um 30, ja sogar 50 Prozent. Die Nationalisierung der industriellen Unternehmungen hat bis jetzt auch keine günstigen Resultate gezeitigt, da es der Regierung meistens nicht gelungen ist, die in eigene Regie genommenen Betriebe auch nur einigermaßen aufrechtzuerhalten. Somit wären Lieferungen an die Industrie, trotzdem sie Mangel an Kohle und verschiedenen Hilfsmaterialien leidet, fürs erste fast ganz ausgeschlossen.

Die Bevölkerung gewinnt schon eher Bedeutung als Warenabnehmer. Hierbei muß aber ein Unterschied zwischen der städtischen und ländlichen Einwohnerschaft gemacht werden. Erstere ist kaum kauffähig, da sie im großen ganzen fast mittellos geworden ist und das Wenige, was ihr an Mitteln übriggeblieben ist, ausschließlich zur Bekämpfung der schweren Nahrungssorgen, die durch eine unglaubliche Teuerung verursacht werden, verbraucht. Handel und Wandel ist in den Städten zu einem beklemmenden Stillstand gekommen, so daß Arbeitsgelegenheit immer seltener wird, besonders leidet der Mittelstand, die Intelligenz, da nach geistiger Arbeit fast gar keine Nachfrage herrscht. Auch die besitzenden Klassen befinden sich in einer bedenklichen Lage. Sie sind ihrer Mittel beraubt worden, wie im buchstäblichen Sinne durch die Plünderung der Güter, Raubanfälle auf Straßen und in den Behausungen, wobei oft Hunderte von Tausend Rubeln in die Hände der Expropriatoren gelangen, Kontributionen, die den „Bourgeois“ bis in die Millionen auferlegt werden, so auch durch die Enteignungen des Land- und Waldbesitzes, der industriellen Betriebe, der Grundstücke und Häuser in den Städten, sowie durch unglaubliche Steuern. Daneben blüht andererseits gewissenlose Spekulation und Schiebertum, wobei horrende Summen verdient werden. Das sind aber wenige Glückliche.

Während die Stadtbevölkerung allmählich blutleer geworden ist, hat sich dank der Umwertung der Werte als Folge der Revolution eine neue besitzende Klasse herausgebildet, nämlich die Bauernschaft. Durch Verkauf von Erzeugnissen seines Bodens zu schwindelhaft hohen Preisen und in nicht geringem Maße durch Plünderung der Güter, ist der Bauer in Besitz reichlicher Geldmittel gelangt. Fälle, wo er seinen Papiergeldvorrat nach Gewicht bemißt, gehören nicht in das Gebiet der Anekdote. Dementsprechend sind auch die Bedürfnisse der Landbevölkerung sehr gestiegen. Dabei fehlt es ihr an allem, was die Industrie erzeugt: an Haus- und Arbeitsgerät, an Nägeln, landwirtschaftlichen Maschinen, Schuhwerk, Kleidung usw. Das schöne Geschlecht hat Geschmack an Schmucksachen, Toilettenartikeln und anderem Tand gefunden; es verfertigt sich die großartigsten Kleider aus seidenen Vorhängen der ausgeraubten Gutsgebäude, trägt Karakulmäntel, kommt sich auf der Höhe der Mode und Kultur vor. Diese Bedürfnisse können auf dem inneren Markt nicht befriedigt werden; somit bietet sich für die ausländische Exportindustrie ein dankbares Feld, die Landbevölkerung mit ihren Erzeugnissen zu versorgen, und dahin soll sie ihr Augenmerk richten. Der ausländische Kaufmann kann mit Zuversicht auf guten Absatz rechnen und braucht keine Konkurrenz der inländischen Waren zu befürchten, denn erstens mangelt es an den meisten Warengattungen, und andererseits wird das Wenige, was noch im Lande zu haben ist, zu so hohen Preisen feilgeboten, daß ausländische Waren, trotz Fracht und Zoll, immerhin bedeutend niedriger zu stehen kommen würden.

Also ein abnehmungsfähiger Markt wäre schon jetzt in Großrußland für die deutsche Exportindustrie vorhanden. Nun handelt es sich darum, auf diesem Markt durchzudringen, was lange nicht so einfach ist, wie es den Anschein hat. Hierbei muß zunächst mit dem Umstand gerechnet werden, daß auch der Außenhandel in Großrußland nationalisiert ist. Laut Dekret der Sowjetregierung sollen alle Handelsgeschäfte mit ausländischen Staaten und einzelnen Firmen betreffend Kauf und Verkauf jeglicher Erzeugnisse nur von besonderen dazu befugten Regierungsorganen abgeschlossen werden. Jedes Geschäft mit dem Auslande unter Umgehung dieser Organe ist verboten. Mit der Durchführung der Nationalisierung des Außenhandels ist das Volkskommissariat für Handel und

Gewerbe betraut, dem ein Außenhandelsrat beigegeben ist; diesem obliegt die Organisation der Einfuhr und Ausfuhr, sowie die Durchführung des vom Kommissariat aufzustellenden Plans eines Warenaustausches mit dem Ausland. Obige Organe sind jedoch bis jetzt noch nicht gebildet worden, und über ihre eventuelle Zusammensetzung ist nichts bekannt. Da auch außer ganz vereinzelten Fällen keine Handelsbeziehungen mit dem Auslande angeknüpft worden sind, läßt sich gar nichts Bestimmtes darüber sagen, wie sich der Außenhandel gestalten wird und ob der private Handelsapparat völlig ausgeschieden sein soll. Jedenfalls gehört eine gute Dosis Optimismus dazu, um an eine Möglichkeit der Aufrechterhaltung von Handelsbeziehungen mit dem Auslande durch die Genossen aus dem Handelskommissariat zu glauben. Es ist gewiß leichter eine Revolution in Szene zu setzen, als einen erfolgreichen Handel mit dem Auslande zu führen, das über einen tüchtigen, erprobten Handelsapparat verfügt. Es ist nicht möglich, ohne Schaden für die Sache, bestehende Handelseinrichtungen und Exportfirmen durch ein Heer von Sowjetbeamten zu ersetzen, die nicht im Handumdrehen, nur laut Dekret, in gewiegte Kaufleute verwandelt werden können.

Es müssen sich jedoch Mittel und Wege finden können, auch diese Klippe zu umschiffen. In dem oben angeführten Dekret ist nicht ausdrücklich gesagt, daß der private Handelsapparat in keinem Falle herangezogen werden soll. Derart wäre es nicht ausgeschlossen, mit der Regierung in Verhandlung zu treten zwecks einer günstigen Regelung der Angelegenheiten, Als Organe könnten eventuell Gesellschaften für Außenhandel mit einem öffentlich-rechtlichen Charakter unter Kontrolle der Regierung wirken. In Petersburg haben sich schon zwei solche Gesellschaften gebildet, mit denen deutsche interessierte Kreise in Verbindung treten sollten. Auch wäre es durchaus notwendig, daß baldmöglichst Interessenvertretungen der deutschen Exportfirmen in Großrußland geschaffen werden, falls es ihnen ernstlich daran gelegen ist, von Worten zur Tat überzugehen. Dieses könnte vielleicht am besten durch Gründung einer deutsch-russischen Handelskammer bewerkstelligt werden. Als Sitz der Kammer wäre wohl Petersburg der Vorzug zu geben; in Moskau und anderen größeren Städten könnten Abteilungen der Kammer errichtet werden.

Der neue Weg zum Welthandel.

Von Fabrikbesitzer Dr. Friedrich Grabowsky-Berlin.

Als im Jahre 1916 die Pariser Wirtschaftskonferenz Beschlüsse über den Wirtschaftskrieg nach dem Kriege gefaßt hatte, war in Deutschland im allgemeinen unter den Kaufleuten und in der Tagespresse die Ansicht vorherrschend, von diesen handelsfeindlichen Plänen keine ernsthaften Wirkungen befürchten zu müssen. Man vertraute in erster Linie darauf, daß der Welthandel ohne Rücksicht auf irgendwelche diplomatischen Abmachungen sich dem Lande der besten und preiswürdigsten Waren zuwenden werde und erhoffte weiterhin sogar noch eine Ausbreitung der deutschen Handelsbeziehungen durch die Verbindung mit der Türkei und Bulgarien.

Es verlohnt sich, die damalige Auffassung zu überprüfen, weil heute durch die Veränderung der politischen Lage nüchterne Klarheit allenthalben Verständnis findet, dafür aber die Gefahr besteht, daß jedwede politische Besserung wiederum allzu große Hoffnungen in der Allgemeinheit erweckt. So sehr das deutsche Volk zur Wiederaufnahme seiner Arbeit der Zuversicht bedarf, um so mehr muß davor gewarnt werden, die dem Außenhandel bevorstehenden Schwierigkeiten zu unterschätzen. Die unausbleiblichen Mißerfolge und Enttäuschungen würden bald ein Abwandern des Kapitals von überseeischen Geschäften zur Folge haben, und dies gerade in einer Zeit, in der dauernd große Mittel dem Überseehandel zur Verfügung stehen müssen.

Im Jahre 1916 begann es sich zu erweisen, daß der Weltmarkt nach zweijähriger Ausschaltung Deutschlands im allgemeinen auch ohne deutsche Waren auskommen konnte. Abgesehen von bestimmten engbegrenzten Warengattungen hatte die Stellung Deutschlands im Welthandel auf seiner Veredelungsindustrie beruht. Daraus ergab sich, daß das Ausland auf Deutschland zum mindesten nicht angewiesen war, während die deutsche Industrie durch den Zwang zum Rohstoffbezug vom Ausland abhängig sein mußte. Wenn England und seine Kolonien im Sinne des Chamberlain'schen Plans sich zu einer Wirtschaftseinheit zusammenschlossen, so war, selbst beim Fortbestehen eines Handels mit Nordamerika, die deutsche Industrie schwer gefährdet.

Jedenfalls hätten wir nach zwei Kriegsjahren die Erkenntnis haben müssen, daß wir unsere Waren nicht so preiswert wie ehedem auf den Weltmarkt würden bringen können, da, um nur einige Gründe anzuführen, mit einer Erhöhung der sozialen Lasten und einer Verteuerung der Frachtraten zu rechnen war. Die Vermehrung der Gestehungskosten mußte aber dadurch besonders fühlbar werden, daß während der Kriegszeit das billig arbeitende Japan sich zum Industrieland entwickelt hatte. Die Verbindung mit Bulgarien und der Türkei konnte bei den geringen Bedürfnissen ihrer Bevölkerung für absehbare Zeit dem deutschen Handel keinen Ausgleich bieten.

Es wäre richtiger gewesen, diese Sachlage der Volksgesamtheit darzustellen, statt immer wieder beruhigende Aufsätze von „Fachleuten“ zur Veröffentlichung zu bringen. Infolge davon rechnete die große Mehrzahl des deutschen Volkes mit der Wiederherstellung der alten Handelsbeziehungen nach Friedensschluß, statt sich darüber klar zu sein, daß wir zur Aufrechterhaltung unseres unentbehrlichen Ausfuhrhandels neue Wege einzuschlagen haben würden. Wäre diese Erkenntnis Allgemeingut gewesen, dann hätten wir bereits im Kriege es unternehmen können, die notwendigen Vorarbeiten zu leisten.

Wenn wir uns nun jetzt wieder damit beruhigen, daß durch Annahme der Wilsonschen

Richtlinien der Wirtschaftskrieg nach dem Kriege nicht stattfinden dürfe, so wiederholen wir den uns in der Politik verhängnisvoll gewordenen Fehler, alte Geleise nicht verlassen zu können. Die im Jahre 1916 nach zwei Kriegsjahren für den Außenhandel zu erwartenden Schwierigkeiten sind nach einer Kriegsdauer von mehr als vier Jahren noch drohender geworden, insbesondere auch durch die Ereignisse, die den Abbruch der Feindseligkeiten herbeigeführt oder begleitet haben.

Mögen aber selbst die amtlichen Vertretungen unserer Gegner öffentlich den Wirtschaftskrieg verbieten, so ist es damit noch keineswegs sicher, daß er nicht dennoch tatsächlich stattfindet. Beispielsweise hat es Frankreich immer meisterhaft verstanden, durch Zollplackereien und ähnliche Maßregeln vertragliche Abmachungen zu entwerten; durch die Verhetzung im Kriege wird die große Masse seiner Beamtenschaft ein derartiges Verfahren in Zukunft wohl für ganz besonders verdienstlich halten. Es ist überhaupt unmöglich, daß, wie mit einem Schlage, die allgemeine feindselige Stimmung gegen uns verschwinden soll. Jedenfalls haben die fremden Regierungen die Möglichkeit, ohne dabei amtlich hervorzutreten, die Abneigung gegen Deutschland wach zu halten. Handel und Industrie können in bestimmten Zweigen durch das Gewähren oder Verweigern staatlicher Unterstützungen dahin beeinflußt werden, die Verbindung zu deutschen Geschäftshäusern nicht zu pflegen. Das Heilen der Kriegsschäden wird in allen Ländern umfangreiche Staatsaufträge erforderlich machen. Die naturgemäße Folge hiervon ist aber eine weitgehende Abhängigkeit der Industrie und des Handels von ihrer Landesregierung und deren Wünschen.

Alle diese Umstände verweisen den Außenhandel darauf, neue Verbindungen aufzusuchen. Außer England mit seinen Kolonien sind es nun allein die Staaten Mittel- und Südamerikas, welche uns mit den notwendigen Rohstoffen versorgen können. Hier liegen die Verhältnisse schon deshalb günstig, weil es bei ihnen mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen sein Bewenden gehabt hat und eigentliche Kriegshandlungen nicht vorgefallen sind. Die Kriegsteilnahme der Vereinigten Staaten, im Felde unser Verhängnis, ist uns für den Wiederbeginn des Handels dadurch von Vorteil, daß Nordamerika während des Krieges verhindert gewesen ist, die Beherrschung des Südens durchzuführen. Ebenso wie die rein seelische Tatsache der Abneigung gegen Deutschland die Aufnahme von Handelsbeziehungen zu den Gegnern erschwert, so erleichtert die Abneigung des Südamerikaners gegen die Vereinigten Staaten den Beginn eines deutschen Handelsverkehrs mit dem romanischen Amerika.

Diese Länder stehen erst am Anfang ihrer Entwickelung; sie sind daher wirtschaftlich nicht in der Lage, Deutschland den Rohstoffbezug verweigern zu können. Wir waren vor dem Kriege der drittgrößte Abnehmer der mittel- und südamerikanischen Staaten; ihr Anteil vom Werte unserer Gesamteinfuhr belief sich auf 10,8 Prozent.

Daß diese Einfuhr gewaltig gesteigert werden kann, geht aus der Art der bezogenen Waren hervor. Außer Kaffee und Salpeter erhielten wir an unentbehrlichen Rohstoffen vor allem: Erze, Rindshäute, Wolle und Kautschuk. In dem für die Lederindustrie erforderlichen Quebrachoholz war Argentinien unser alleiniger Versorger; an Rindshäuten bezogen wir nahezu die Hälfte der Gesamteinfuhr aus Südamerika.

Bei den erschwerten Wirtschaftsverhältnissen der Zukunft werden wir nur dort in großem Maßstabe verkaufen können, wo wir auch kaufen. Wir sind für den Einkauf der notwendigen Rohstoffe auf Mittel- und Südamerika angewiesen. Unsere Arbeit muß deshalb zielbewußt darauf ausgehen, daß ein erstarkendes romanisches Amerika ein sicheres Aufnahmegebiet deutscher Waren wird.

Während der langen Kriegszeit hat sich die Masse der überseeischen Käufer aber nicht nur der deutschen Waren entwöhnt, sondern durch die großzügige und rührige Tätigkeit unserer Gegner hat sie es überhaupt verlernt, das Unterhalten von Handelsbeziehungen mit Deutschland als Selbstverständlichkeit anzusehen. Der Krieg hat übersee nicht wie eine Unterbrechung, sondern wie eine Beendigung des deutschen Welthandels gewirkt. Wir müssen uns darüber klar sein, daß es größtenteils unsere Schuld ist, wenn wir auch in den überseeischen Gebieten, mit welchen die Fortsetzung unserer Handelsbeziehungen möglich sein wird, vom Welthandel ausgeschaltet erscheinen, weil wir während des Krieges nichts unternommen haben, die Verbindung mit den überseeischen Kaufleuten aufrechtzuerhalten.

Da wir nach dem Kriege nicht mehr in der Lage sind, durch günstige Preise und lange Zahlungsfristen erfolgreich auf dem Weltmarkt zu arbeiten, so bleibt uns nur das eine übrig: durch Verständnis für die Geschmacksrichtung unserer Abnehmer die alten Käufer wiederzugewinnen und neue zu erwerben. Im Gegensatz zu der amerikanischen Art der Reihenherstellung von Industrieerzeugnissen müssen wir unbedingt darauf hinarbeiten, Sonderwünsche befriedigen zu können. Dies ist auch deshalb nicht so schwierig, weil große Gebiete unserer Industrie, wie die keramische und die Textilindustrie, darauf eingerichtet sind; aber selbst die Maschinenindustrie wird nur dann dem kapitalkräftigen Wettbewerb, vor allem Nordamerikas, zu begegnen imstande sein, wenn sie nicht die Reihenherstellung als alleiniges Ziel anstrebt.

Diese Aufgabe wird naturgemäß von den Kaufleuten und vor allem von den Industriellen mühselige Arbeit erfordern. Um wettbewerbsfähig die Sonderwünsche der Abnehmer befriedigen zu können, muß der Fabrikherr über einen Stamm pflichtbewußter, sorgfältiger Facharbeiter verfügen. Es ist kaum anzunehmen, daß die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt sich hierfür in absehbarer Zeit günstig gestalten werden, insbesondere da das Lehrlingswesen im Kriege völlig vernachlässigt worden ist.

Deswegen müssen wir vor allem aber, um die Arbeit unseres Handelsstandes zu unterstützen, eine großzügige Werbetätigkeit entfalten. Der Weg zu dem zukunftsreichen spanischen Amerika geht über Spanien. Der Einfluß Spaniens auf seine ehemaligen Tochterländer ist vielleicht noch größer, als der

Einfluß Englands auf Nordamerika. Abgesehen von Brasilien gehören die Republiken des romanischen Amerikas völlig dem spanischen Kulturkreise an. Ihre Bewohner legen selbst die größte Bedeutung auf ihre spanische Abstammung, ganz anders als die durch die starke Einwanderung den verschiedensten Völkern angehörenden Bewohner Nordamerikas. Es ist daher zunächst unsere Aufgabe, in spanischen Zeitungen oder Zeitschriften, die auch in Südamerika ihren Leserkreis haben, für deutsche Waren zu werben; am besten dadurch, daß wir den Anzeigenteil ganzer Blätter zu pachten suchen.

Dasselbe Verfahren wäre der südamerikanischen Presse gegenüber zu beobachten. Daneben müßten wir selbstverständlich, je nach der Eigenart des Landes, uns der mannigfaltigsten Werbemittel bedienen. Die im Jahre 1913 und 1914 im Reichsamt des Innern zusammengestellte Denkschrift über: „Die Reklame im Ausland“ hat ausführlich dargelegt, wie wenig Deutschland im Vergleich zu den andern Völkern auf diesem Gebiete geleistet hat. Während der ersten Zeit nach dem Kriege, in welcher wir noch nicht in der Lage sein werden, Waren liefern zu können, müssen wir es unternehmen, durch unsere Werbetätigkeit wenigstens auf den Geschmack der künftigen Abnehmer im Sinne deutscher Erzeugnisse einzuwirken.

Nur dadurch, daß wir uns auf bestimmte Gebiete des Welthandels beschränken und uns klar sind, daß „unser Feld“ nicht mehr die ganze „Welt“ ist, werden wir eine Zersplitterung unserer Kräfte und unseres Vermögens vermeiden. Soll uns aber Mittel- und Südamerika Ersatz für das Verlorene bieten, dann müssen wir in großzügiger Werbearbeit und sorgfältigem Eingehen auf die Wünsche unserer Abnehmer alles aufbieten, was deutscher Handel und Industrie zu leisten vermag. Ist erst auf diese Weise im Lauf der Jahre unser Ausfuhrhandel erstarkt, dann werden wir auch wieder in anderen Weltteilen unsere Handelsflagge erfolgreich zu zeigen vermögen.

Die Aussichten des Luftverkehrs in Kolonialgebieten*).

Bearbeitet vom Referat für Flugwesen im Reichskolonialamt.

Die überraschend schnelle Entwicklung und Vervollkommnung des Flugwesens seit Ausbruch des Krieges bildet eine feste Grundlage für neue Verwendungsmöglichkeiten im Frieden.

Insbesondere läßt sich die Einführung von Flugzeugen in Kolonien nach den im Kriege gemachten Erfahrungen vom Standpunkte des Soldaten wie auch des Beamten und Volkswirtschaftlers aus nicht länger hinzögern.

Das Fehlen ausgebauter Straßen- und Eisenbahnnetze sowie die zu überbrückenden riesigen Entfernungen gewährleisten dort eine besonders vorteilhafte Verwendung dieses schnellsten und von Straßen und Bahnen unabhängigen Verkehrsmittels. Andererseits bildet die Schwierigkeit, genaueste Zeiten und Kurse einzuhalten, kein Hindernis, da die kolonialen Verkehrsverhältnisse und -bedürfnisse im Gegensatz zu den an ein europäisches Luftverkehrsnetz zu stellenden Forderungen einer allmählichen Entwicklung viel größeren Spielraum lassen. Verwaltungs- und Wirtschaftszentren decken sich in Kolonien fast immer und können ohne weiteres als verkehrswichtige Ausgangspunkte betrachtet werden.

Ebenso wie bei der Anlage eines Bahnnetzes entstehen zunächst Verbindungen der Hauptorte untereinander, die das Rückgrat des Verkehrsnetzes bilden. Ihnen gliedern sich organisch und nach Bedarf die Neben- und Zubringerlinien an. Engste Anlehnung an vorhandene Bahnen und Straßen ist für den Anfang Vorbedingung. Doch wird das Luftverkehrsnetz sehr bald seine Fäden gerade nach den Stellen des Landes ziehen, die sonst keinerlei Verkehrswege haben. In dieser Möglichkeit der Erschließung wirtschaftlichen Neulandes aber liegt die große kulturelle Bedeutung kolonialen Luftverkehrs. Im Gegensatz zu den starr verlegten und mehr oder weniger unverrückbaren Bahnlinien zeigt er eine Schmiegsamkeit und Beweglichkeit, die eine nahezu unbegrenzte und konkurrenzlose Anpassungsfähigkeit an alle auftretenden Verkehrsbedürfnisse gewährleistet. Dabei wächst seine Rentabilität und Konkurrenzfähigkeit gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln ganz außerordentlich mit der Länge der zurückzulegenden Strecken. Praktisch gibt es auf dem Festlande für das Flugzeug keine Entfernungen mehr. Flugstützpunkte mit Aufstieg- und Landemöglichkeit und mit ganz geringer Besatzung können bei den niedrigen Bodenpreisen ohne erhebliche Kosten in erforderlicher Zahl hergestellt werden. Bei dem heutigen Stande der Flugtechnik bilden die Witterungsverhältnisse in den subtropischen Kolonien auch unter Berücksichtigung der Regenzeit kein Hindernis, an fast sämtlichen Tagen und Nächten des Jahres zu fliegen, so daß praktisch die Einrichtung ständiger Flugzeugverbindungen garantiert werden kann. In tropischen Kolonien dagegen wird man mit Betriebseinschränkungen während der Regenzeit rechnen müssen. Doch würden sie nicht so sehr ins Gewicht fallen, da während dieser Zeit das Wirtschaftsleben des Landes ebenfalls teilweise ruht. Plötzlich auftretende Tornados können bei einiger Erfahrung leicht vermieden werden.

Das von der Heeresverwaltung entwickelte und vervollkommnete Gebrauchsflugzeug ist allen kolonialen Erfordernissen gewachsen, so daß wir in bezug auf die Typenwahl nicht mehr auf kostspielige Versuche angewiesen sind. Ein besonderer Kolonialtyp wird sich zweifellos allmählich von selbst entwickeln. Besonders geeignet erscheint das zweimotorige Flugzeug, das in seinen Flugeigenschaften so auszubilden wäre, daß es bei gänzlichem Versagen des einen Motors unter Beibehaltung seiner vollen Steuerfähigkeit mit dem anderen Motor den nächstgelegenen Flugstützpunkt noch sicher erreicht. Das würde eine Herab-

*) Ganz unabhängig von der Frage, ob Deutschland Kolonien erhält, ist dieser Aufsatz von hohem wirtschaftspolitischen und technischen Interesse. Die Schriftleitung.

setzung der Notlandewahrscheinlichkeit um 100% bedeuten. Ihre weitere Verringerung ergibt sich aus der Verwendung besonders hochwertiger Rohstoffe für den Motorbau und sorgfältigster Werkstattarbeit. Die Schwierigkeit der Heranschaffung von Betriebsstoffen an entlegene Flugstützpunkte soll hierbei durchaus nicht verkannt werden. Neben dem zu erwägenden Bau von besonderen Tankflugzeugen wird sich daher für den Anfang die Einrichtung von Betriebsstoffkarawanen nicht umgehen lassen.

Zumal für Deutschland, falls es die ihm so nötigen Kolonien erhält, werden vorläufig militärische Aufgaben im Vordergrund stehen und sie erfordern auch zunächst einen rein militärischen Flugbetrieb. Die Aufstellung einer den besonderen Verhältnissen angepaßten Kolonialfliegertruppe unter Benutzung des nach Beendigung des Krieges reichlich vorhandenen Personals und Materials bietet keine Schwierigkeit. In engster Zusammenarbeit mit der Schutztruppe bzw. Landespolizei wird sie die ihr zunächst gestellten Aufgaben erfüllen. Aus ihr heraus kann sich, wenn Ordnung und Sicherheit gewährleistet sind, ein lediglich wirtschaftlichem Zwecke dienendes Luftverkehrsunternehmen zwanglos entwickeln. Schutztruppe, Verwaltung, Farmer und Kaufmann ziehen dann gleichmäßig Nutzen aus dem neuen Verkehrsmittel. Trotz der zweifellos vorherrschenden Tendenz zur rein wirtschaftlichen Betätigung ergibt sich jedoch gerade aus den besonderen kolonialen Verhältnissen die Notwendigkeit, bis auf weiteres auf einer militärischen Verwendbarkeit der Flugzeuge zu bestehen.

Die vielseitige Verwendungsmöglichkeit, die großen militärischen und wirtschaftlichen Vorzüge und die erheblichen Ersparnisse, die durch Einrichtung eines kolonialen Luftverkehrs auf vielen Gebieten gemacht werden können, sollen im folgenden in großen Zügen erläutert werden.

Im Vordergrund steht die Bekämpfung von Eingeborenenunruhen durch Flugzeuge im taktischen Zusammenarbeiten mit der Landestruppe.

Die Meldungen des Fliegers geben dem Truppenführer wertvollste Aufschlüsse über zu ergreifende Maßnahmen. Viel kostbares Blut kann so gespart werden und die Ausgaben für Feldzüge und Expeditionen vermindern sich wesentlich. Das Ansehen der Weißen aber wird in gleichem Maße gefördert, wie der Eingeborene das Vergebliche seiner Auflehnungsversuche erkennt. Auf diese Weise wirkt die Landesschutztätigkeit der Flugzeuge geradezu entmilitarisierend. Eine Schonung des schwarzen Menschenmaterials wird die weitere Folge sein. Gleichzeitig wächst auch die Sicherheit der Siedelungen ganz erheblich.

Erfahrungen unter ähnlichen Verhältnissen liegen schon vor: In Syrien genügte das Erscheinen deutscher Flieger, um von den Engländern aufgewiegelte Beduinenstämme der wilden Haurandrusen im Zaume zu halten, und im Ostjordanland gelang es den Flugzeugen, durch Maschinengewehrfeuer und Bombenwürfe mehrere Beduinenstämme zur Unterwerfung zu zwingen.

Eine ständige Beobachtung der Eingeborenensiedelungen wird dem Flieger ebenfalls ein leichtes sein.

Auch bei der Küstenüberwachung und Seepolizei kann der Flieger sich mit Erfolg betätigen. Der vor dem Kriege recht ausgedehnte Schmuggel vermittels der kleinen Küstenfahrzeuge der Eingeborenen in Ostafrika, insbesondere der Inder und Araber, erforderte eine unausgesetzte Wachsamkeit der kleinen Regierungsboote. Trotzdem konnte die Überwachung nicht lückenlos sein, und vor allem war es häufig unmöglich, den Schmugglerschiffen in die Flußmündungen zu folgen. Der Flieger kann in einem 3stündigen Fluge die Küste in einer Länge von 400 km abpatrouillieren. In verhältnismäßig geringer Höhe schon kann er die Wasserfläche in solcher Ausdehnung übersehen, daß ihm auch nicht das kleinste Segel entgeht. Erblickt er etwas Verdächtiges, so funkt er das mit Schwimmern versehene Zollflugzeug herbei. Der mitfliegende Zollbeamte kann dann in aller Ruhe die Durchsuchung vornehmen.

Außer den wenigen Bahnen und Straßen besitzen die Kolonien nur noch in den viele hunderte Kilometer langen Telegraphenlinien ein brauchbares und sehr kostbares Verkehrsmittel, das unter Vermeidung von Umwegen möglichst in der Luftlinie die großen Orte verbindet. Diesen Linien werden auch in Zukunft die Flugzeuge folgen, da auch sie die Verbindung der Hauptorte auf dem kürzesten Wege aufrechterhalten müssen. In Abständen von etwa 300 zu 300 km wären Landungsplätze anzulegen, wo die Flugzeuge nach Bedarf niedergehen könnten. Bedenkt man die häufigen und oft viele Tage währenden Telegraphenstörungen, so wird der Wert des Flugzeuges für ihre Behebung ohne weiteres einleuchtend. Es bringt die mit der Wiederherstellung der Leitung beauftragten Leute in kürzester Zeit in die Nähe der mutmaßlichen Störungsstelle, die sonst häufig nur in vielen Tagemärschen zu erreichen ist. Große Zeitersparnis, Ersparnis an Kosten ergibt sich auch hier wieder.

Zum ersten Male tritt hier das Flugzeug als Personentransportmittel auf. Hier wird die Einführung von Flugzeugen teilweise recht erhebliche Umwälzungen im militärischen und Verwaltungsdienstbetrieb hervorrufen, da eine große Zahl von Dienstreisen der Offiziere und Beamten mit Hilfe von Flugzeugen erledigt werden kann. Das führt aber zu einer unvergleichlich besseren Ausnutzung der wenigen zur Verfügung stehenden Weißen, erspart viel Zeit und Kosten und vermindert die Zahl der Erkrankungen.

Handelt es sich um Dienstreisen, die den Betreffenden nach Beendigung wieder an seinen Ausgangsort zurückführen, so wird sich auch die Mitnahme vieler bisher notwendigen Gepäckstücke erübrigen. Auf diese Weise kann eine große Zahl gesunder und kräftiger, bisher als Träger verwendeter Leute für andere nutzbringende Arbeit gewonnen werden, was besonders zur Zeit der Ernten ins Gewicht fällt.

Der Verwaltungsbeamte und Truppenkommandeur, der sonst mit einem großen Troß von Trägern wochenlang allen Fährnissen des Landes ausgesetzt,

von Station zu Station zog, öfters mehr als ein Vierteljahr fern von seinem Standort war, kann seine Reise jetzt unter Mitnahme geringen, im Flugzeug unterzubringenden Handgepäcks in wenigen Tagen beendigen. Scharfe Zusammenfassung der über das ganze Land verteilten Truppe, einheitliches Zusammenarbeiten aller Dienststellen wird die Wirkung sein.

Das gleiche gilt für die Dienstreisen vieler Beamten. Auch hier wieder wesentlich bessere Ausnutzung und Vereinigung der vorhandenen Kräfte, stärkeres Zusammenwirken des Beamtenkörpers. Gemeinsame Besprechungen aller Beamten beim Gouverneur sind möglich, besprochene Maßregeln können im ganzen Lande gleichzeitig begonnen und durchgeführt werden. Das Land wird gewissermaßen kleiner, alles rückt näher zusammen. Der Richter erscheint nach frischer Tat am Orte, spricht an Ort und Stelle Recht. Eine friedliche Ausdehnung der Zivilgewalt, wesentliche Sicherung der Verwaltung, damit eine Steigerung der Einnahmen aus Kopf-, Hütten- und Wegesteuer sind die Folge. Die Ausdehnung der Macht des Mutterlandes auf bisher unerschlossene Gebiete wird erleichtert. Abseits gelegene Stationen gewinnen Anschluß und Rückhalt und werden so in die Lage gesetzt, ihr Arbeitsfeld zu erweitern. Die Verwendung von Flugzeugen bietet in dieser Hinsicht ganz neue Ausblicke für die Handhabung der Regierungsgeschäfte, und es steht zu erwarten, daß die Praxis die theoretischen Möglichkeiten noch übertreffen wird.

Ein reiches und dankbares Betätigungsfeld findet der Flieger auch im Dienste des Arztes. Wo dieser sonst erst nach Tagen und Wochen und oft zu spät eintraf, ist schnelle und durchgreifende Hilfe möglich. Medikamente können auf denkbar schnellstem Wege in durch Seuchen gefährdete Gebiete gebracht und auf diese Weise Seuchenherde beschränkt werden, das Studium und damit auch die Bekämpfung der Krankheiten wird erleichtert. Geradezu ideal ist das Flugzeug aber als Krankentransportmittel. Hier liegen auch von den an der Palästinafront und in der Sinaiwüste eingesetzten Fliegerabteilungen praktische Erfahrungen vor. Schwer Fieberkranke konnten in wenigen Stunden aus den Fiebergebieten in sorgfältige Lazarettpflege gebracht werden und fanden schnelle Heilung, wo sonst Hilfe kaum möglich war und jedes andere Transportmittel den Zustand verschlimmert hätte.

Zu der unerläßlich notwendigen Ausstattung der Fliegerabteilungen mit reichlichem Zubehör gehört auch die Ausrüstung sämtlicher Flugzeuge mit Funkentelegraphie, sowie Einrichtung funkentelegraphischer Landstationen in den Flughäfen.

Der von Landstation zum Flugzeug und umgekehrt gesandte Funkspruch gibt erst die Möglichkeit einer vollen Ausnützung der Flugzeuge.

Es handelt sich dabei um kleine leicht zu befördernde Apparate mit etwa 400 km Reichweite, die untereinander und mit in der Luft befindlichen Flugzeugen jederzeit verkehren können. In die Flugzeuge wären leicht abnehmbare Funkenstationen einzubauen, die auch bei stillstehendem Flugzeugmotor vom Boden aus ein Senden ermöglichen. Auf diese Weise würde auch ein im abgelegenen Gebiet gelandetes Flugzeug jederzeit in der Lage sein, mit dem nächsten Kommando oder mit seinem Flughafen in Verbindung zu treten.

Polizeitruppe und Verwaltung würden in gleicher Weise an den Erleichterungen teilhaben, die sich aus derartiger Anwendung der Funkentelegraphie ergeben.

Überragende Bedeutung wird aber die Verwendung des Flugzeuges im Dienste der Landesvermessung gewinnen. Die in vielen Fällen nahezu unüberwindlichen Schwierigkeiten, die sich der topographischen Aufnahme in Kolonien entgegenstellen und in dem vollkommenen Mangel genauer Karten ihren äußeren Ausdruck gefunden haben, werden durch das Flugzeug restlos überwunden.

Hauptmann Cranz und Professor Hugershoff haben nach langer unendlich mühevoller Arbeit das Problem der exakten Luftphotogrammetrie praktisch vollkommen gelöst. Wir sind damit in der Lage, auf Grund von Geländeaufnahmen, die von einem Flugzeug aus gemacht sind, Karten von ausreichender Genauigkeit herzustellen.

Die orientierten Luftmeßbilder werden in ein von den oben genannten Herren erdachtes Instrument eingesetzt. Dieses macht die ursprünglich notwendig gewesene umständliche Rechnung überflüssig und ermöglicht durch wenige mechanische Handgriffe, Horizontal- und Tiefenwinkel nach allen abgebildeten Geländepunkten mit der gleichen Genauigkeit zu entnehmen, wie sie etwa der Topograph mit seinem Theodolit von einem hochgelegenen Standort aus ermitteln würde. Eine weitere wesentliche Beschleunigung ergibt sich aus der Verwendung eines zurzeit im Bau befindlichen Apparates, der nur von einem Mann bedient, die eingesetzten Luftmeßbilder selbsttätig in Karten umzeichnet. Damit ist es gelungen, die Herstellung einer Karte aus Luftmeßbildern erheblich rascher durchzuführen als selbst bei photogrammetrischen Aufnahmen von der Erde aus. Jedoch hat die Luftbildmessung gegenüber der terrestrischen Photogrammetrie den gerade für koloniale Verhältnisse unschätzbaren Vorzug, vom Gelände unabhängig zu sein. Gebiete, die schwer oder gar nicht betretbar sind, können mit Leichtigkeit vermessen und kartographisch festgelegt werden. Neben den großen Vorteilen für die staatliche Landesvermessung bietet dieses Verfahren insbesondere auch dem geographischen Forscher ganz neue Möglichkeiten. Die Kenntnis und damit auch die Beherrschung des Landes wird ganz außerordentlich gefördert und vor allem in einer Weise beschleunigt, die eine restlose Belegung des Landes mit guten und genauen Karten in greifbare Nähe rückt. Erfordert doch die Ausarbeitung einer Karte im Maßstab 1:100000 für 100 qkm Fläche nur 20 Tage Arbeitszeit. Für ein Gebiet von der eineinhalbfachen Größe Deutschlands würde hiernach die Vermessung mittels zehn Flugzeugen und den zugehörigen Kartographen theoretisch fünf Jahre beanspruchen. Schlägt man für die Praxis 100 Prozent zu, so ergibt sich

immerhin noch die außerordentlich günstige Zeit von zehn Jahren.

Da natürlich jeder beliebige größere Kartenmaßstab ebenfalls den Luftmeßbildern entnommen werden kann, ist das Verfahren auch auf die Trassierung von Straßen und Eisenbahnen anwendbar.

Es lassen sich Schichtlinienkarten herstellen, aus denen der Ingenieur alle zur Festlegung von Bahn- und Straßenlinien erforderlichen Maße entnehmen kann. Bei Anwendung eines Maßstabes von 1:10000 lassen sich die Fehler auf +3 m verringern. Der ungeheure Vorteil des Flugzeuges ergibt sich in diesem Falle aus der Möglichkeit, zwischen den durch eine Bahn zu verbindenden Orten beliebig viele Aufnahmereihen des Geländes herzustellen. Diesen wird mit Hilfe des oben beschriebenen Verfahrens der für die Linienführung günstigste Schichtlinienplan entnommen und das Längsprofil sowie Querprofile der Strecken können aufgezeichnet werden, ehe eine Begehung erfolgt ist. Schwierige und unübersichtliche Punkte können außerdem noch aus geringster Höhe besonders aufgenommen und dann aufgezeichnet werden, so daß der Voranschlag fertiggestellt werden kann, ohne daß, wie bisher, kostspielige, manchmal in die Millionen gehende Vorarbeiten geleistet werden müssen. Aber nicht nur Geld, sondern auch Zeit wird gespart, denn das Flugzeug kann diese bisher Jahre dauernden Vorarbeiten in wenigen Wochen vollenden und beschleunigt die Erschließung, Besiedelung und Kultivierung des Landes in höchstem Maße. Nicht zum Konkurrenten der Bahn wird das Flugzeug, sondern zu ihrem Mitarbeiter am gemeinsamen Kulturwerk.

In seiner jetzigen Entwicklungsstufe kann und will es kein Massenbeförderungsmittel sein, aber am Aufbau eines großzügigen Bahn- und Straßennetzes wird es mitwirken und so letzten Endes an der Steigerung des Wohlstandes in den Kolonien seinen Teil haben.

Lediglich die sich aus dieser Verwendung des Flugzeuges ergebenden Vorteile würden schon seine Einführung in die Kolonien rechtfertigen. Auch die Regulierung der Flüsse kann auf Grund der Lichtmeßbilder unterstützt werden, wobei die Tatsache ins Gewicht fällt, daß Fliegeraufnahmen von Wasserflächen mit Leichtigkeit die Grundverhältnisse der Gewässer erkennen lassen. Das Luftbildmeßverfahren hat sich an der Westfront bei der Aufnahme für uns nicht betretbaren feindlichen Geländes glänzend bewährt, so daß seiner Einführung in die Kolonien keine Bedenken entgegenstehen.

Es sollen nun die verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten des Flugzeuges im Dienste der Zivilbevölkerung genannt werden. Als Personenbeförderungsmittel kann und soll es kein Konkurrent der Eisenbahnen werden, doch kann die Möglichkeit, ähnlich wie Militärpersonen und Beamte, auch Farmer und Kaufleute schnell und sicher mit Flugzeugen an entlegene Orte zu bringen, in vielen Fällen von großer Bedeutung werden. Auch auf die Gründung neuer Siedelungen kann es von Einfluß werden, wenn der Staat dem Farmer ein Flugzeug zur Auswahl geeigneten Gebiets und zur vorläufigen Festsetzung der Grenzen des ausgewählten Landes zur Verfügung stellt. Ein großer Mißstand ergab sich bisher aus der Schwierigkeit, den Farmern ihr Land zu vermessen und die Grenzen festzulegen. Es kann hier mit Hilfe von Luftmeßbildern eine für die Vermarkung ausreichende Grundlage geschaffen werden.

Das Flugzeug kann natürlich, wie schon oben erwähnt, kein Beförderungsmittel für Massengüter wie Baumwolle, Palmöl und dergleichen werden. Wohl aber ist seine Verwendung als Transportmittel leichter hochwertiger Güter möglich. Edelmetalle, Diamanten, Kautschuk, Wachs, Sämereien, Ersatzteile landwirtschaftlicher Maschinen sind solche Güter.

Der Transport im Flugzeug kann bei entsprechender Organisation lohnend werden. Wesentliche Ersparnisse an Zinsverlusten und Transportkosten lassen sich durch Überführung von Geld vom Innern zur Küste oder umgekehrt erreichen.

Die Flugzeuge, die von der Küste ins Innere fliegen, bringen den Farmern und Faktoreien Waren für den täglichen Bedarf mit. Eine Belebung und Erhöhung des Ein- und Ausfuhrhandels und damit eine entsprechende Steigerung der Zolleinnahmen auf Grund einer erhöhten Produktions- und Konsumfähigkeit, besonders auch der Eingeborenenbevölkerung, und eine Ausdehnung der Handelsbeziehungen wird die Folge sein. Der Einzug der Kultur in bisher unerschlossene Gebiete wird erleichtert und gefördert. Auch den Eingeborenen wird die Möglichkeit gegeben, in höhere und bessere Erwerbsklassen einzurücken, ein wichtiger Schritt vorwärts zu dem Ziel, sie allmählich höheren Stufen der intellektuellen und moralischen Entwicklung zuzuführen. Neben der Erhöhung der persönlichen Sicherheit, des rechtlichen Schutzes und der ärztlichen Versorgung bietet das Flugzeug ein wichtiges Hilfsmittel zur Vervollkommnung und Verbesserung der Verkehrswege. Wenn auch die Flugzeuge zunächst keine im volkswirtschaftlichen Sinne werbende Anlage sein können, so bringt doch ihre vielseitige Verwendung eine auf vielen Gebieten sichtbare Ersparnis an Ausgaben. Sind die Flugzeuge im staatlichen Besitz und Betrieb, so erfährt der Etat der Kolonien hierdurch eine wesentliche Erleichterung, so daß mittelbar zweifellos eine Hebung der Gesamtfinanzen der Kolonien zu erwarten ist. Das ganze wirtschaftliche Leben des Landes wird eine durchgreifende Umwälzung erfahren. Bisher von der Kultur stiefmütterlich behandelte und vernachlässigte Gebiete werden unter Überspringung mehrerer Entwicklungsstufen einen großen Schritt vorwärts tun. Die durch das Vorhandensein ständiger Flugzeugverbindungen zweifellos zunehmende Besiedelung, das infolgedessen ständig wachsende bewirtschaftete Areal bringen ein Anwachsen der Steuerkraft des Landes mit sich. Die Verzinsung und Tilgung der für die Beschaffung und den Betrieb der Flugzeuge aufgewendeten Summen wird dadurch erleichtert und sichergestellt.

Bei Anlage der Flugplätze wird man in erster Linie die schon vorhandenen Wirtschaftszentren

berücksichtigen. Alle der Fliegertruppe eigenen technischen Hilfsmittel werden auf diese Weise in erster Linie in den Dienst der Kolonialwirtschaft gestellt. Das im allgemeinen in militärischen Einrichtungen steckende tote Kapital, das sich, wenn auch nur indirekt, nur im Kriege verzinst, kann bei einer gleichzeitigen wirtschaftlichen Verwendung der Flugzeuge zum erstenmal auch im Frieden Zinsen tragen, ohne die militärischen Interessen irgendwie zu schädigen.

Selbstverständlich lassen sich hierfür ebensowenig wie für Voranschläge von Bahnbauten jetzt schon Zahlen und Rentabilitätsberechnungen aufstellen. Bei einigermaßen großzügiger Auffassung kolonialer Ziele und Möglichkeiten wird aber die große und in gutem Sinne umwälzende Bedeutung des in kolonialwirtschaftlichem Dienste stehenden Flugzeuges auch dem Außenstehenden einleuchtend.

Wenn auch in der Wirtschaft eines Landes der Verkehr einerseits nur als bloßes Hilfsmittel des Gütertausches in Betracht kommt, so erscheint er andererseits doch auch wieder als ein eigenes Bedürfnis, welches als solches ohne Rücksicht auf ökonomische Zwecke seine Befriedigung sucht. Es sei hier nur auf das Reise- und Nachrichtenbedürfnis, das durch die verschiedensten Zwecke des menschlichen Lebens veranlaßt wird, hingewiesen. Von dem Gesichtspunkt aus, daß der Personen- und Nachrichtenverkehr direkt und indirekt der Produktion, dem Umsatz und dem Konsum aller Güter durch Erhöhung der Tauschmöglichkeit wie auch durch Ermöglichung von Geschäftsabschlüssen dienen, muß auch die Verwendung von Flugzeugen als Personen- und Nachrichtenverkehrsmittel betrachtet werden. Insbesondere wird sich auch die wechselseitige Entwicklung von Verkehrsmittel und Volkswirtschaft in der Verwendung der Flugzeuge als Postbeförderungsmittel äußern. Gerade der eminente Einfluß des Nachrichtenverkehrs auf Güterproduktion und Handel stempelt das Flugzeug zu einem Kulturwerkzeug ersten Ranges. Wenn man die im Vergleich zum europäischen Postwesen geradezu vorsintflutlichen Postverhältnisse in den meisten Kolonien betrachtet, wo abseits von den wenigen Bahnlinien nur Boten, Karren und Kanus den Postverkehr aufrecht erhalten, so wird man von der Größe des Fortschritts, den das Flugzeug auf diesem Gebiete bringen wird, geradezu überwältigt. Den höheren Betriebskosten steht die erhöhte Sicherheit, der ungeheure Zuwachs an Schnelligkeit und die Zunahme der Häufigkeit von Postverbindungen gegenüber, Faktoren, deren jeder einzelne die Verwendung des Flugzeuges als Postbeförderungsmittel in den Kolonien rechtfertigen würde. Doch besteht ja die Möglichkeit, für Militär oder Verwaltung notwendige Flüge gleichzeitig zu Postflügen auszunutzen, so daß die Betriebskosten auf das denkbar geringste Maß zurückgeführt werden können.

Es ergeben sich auch hier wieder volkswirtschaftliche Wirkungen von umfangreichster Bedeutung.

Der Fortfall der im Wesen der bisherigen Beförderungsweise liegenden Unsicherheit und Unredlichkeit ergibt eine erhebliche Sicherung der Handelsbeziehungen.

Die Möglichkeit einer allseitigen Verzweigung des Postnetzes über alle Landesteile ergibt für eine große Zahl von Verkehrsbeziehungen so außergewöhnlich verkürzte Entfernungen, daß ein verhältnismäßig höherer Beförderungspreis hierin leicht einen Ausgleich findet.

Für die geistige und sittliche Kultur der Bevölkerung ergibt sich ebenfalls in der Hebung des allgemeinen Bildungsstandes durch Reisen, Nachrichtenverkehr und Presse eine Einwirkung des neuen Verkehrsmittels.

In wirtschaftlicher Beziehung wiederum hat die Verbesserung des Postverkehrs Einfluß auf Preisbildung, örtlichen und zeitlichen Preisausgleich und deren Bedingungen. Berichte über Saatenstand, Ernteausfall, auf den Markt gelangende Warenmengen, Lagervorräte finden ihren Weg schnell und sicher von Ort zu Ort und üben unmittelbar ihren Einfluß auf die gesamte Preisbewegung aus. An Stelle des Zwischenhandels wird in vielen Fällen der direkte Verkehr treten können. Jeder Fortschritt an irgendeiner Stelle des Landes kann schnell zum Allgemeingut werden, mit dem regelmäßigen Zeitungsdienst geht eine wachsende Ausgestaltung des sozialen Lebens Hand in Hand, die sich im einzelnen leicht verfolgen läßt.

Schließlich ergibt sich eine ungemeine Belebung und Entwicklung des Staatskörpers nach allen Richtungen seines Betätigungsfeldes.

Wenn die im militärischen und Verwaltungsbetrieb gemachten Erfahrungen zu einem gewissen Abschluß geführt haben, wird sich die Brauchbarkeit des Flugzeuges als Verkehrsmittel und wertvoller Faktor für das Wirtschaftsleben unserer Kolonien von selbst ergeben. Zweifellos sind Kinderkrankheiten, die jeder Neuerung anhaften, erst zu überstehen, doch ist mit Bestimmtheit anzunehmen, daß diese Periode schnell und sicher überwunden wird, da es sich ja lediglich darum handelt, eine an sich schon brauchbare und erprobte Sache den besonderen kolonialen Verhältnissen anzupassen. Der in hanseatischen Großkaufmannskreisen stark unterstützte Gedanke der Einrichtung von Handelssachverständigen bei allen Auslandsvertretungen könnte eine wertvolle Erweiterung in der Beigabe von kaufmännischen Sachverständigen zu den Fliegerstäben finden. Ihre Aufgabe wäre es, bei eingehender Kenntnis aller technischen Möglichkeiten des Flugbetriebes dessen Verwendung auf wirtschaftlichem Gebiet einzuleiten und auszubauen.

Für den Anfang ergibt sich daraus eine Verschmelzung der militärischen und wirtschaftlichen Aufgaben der Fliegertruppe.

Die Abtrennung des rein militärischen Betriebes wird später zur unvermeidlichen Notwendigkeit, da nur so eine volle Ausnutzung der militärischen Möglichkeiten einerseits, der wirtschaftlichen Mögkeiten andererseits zu erreichen ist. Unbedingte Forderung muß aber die Übernahme des wirtschaftlichen Betriebes auf die Gemeinwirtschaft bleiben.

Zunächst sprechen militärische Gründe, daneben zolltechnische und völkerrechtliche Gründe für einen

Staatsbetrieb des neuen Verkehrsmittels, dann aber auch eine große Zahl Erwägungen rein wirtschaftlicher Natur. In erster Linie muß der Betrieb sichergestellt werden. Die von einem privaten Verkehrsunternehmen unbedingt zu fordernde Rente kann in der ersten Zeit keinesfalls sichergestellt werden. Es ist im Gegenteil mit Ausfällen zu rechnen, denen die Entwicklung durch Zufälle verschiedenster Art ausgesetzt sein kann und die eine Fortsetzung des Betriebes in privater Hand in Frage stellen würden. Faßt man jedoch das Volksvermögen als Ganzes ins Auge, so werden solche Ausfälle nur scheinbare sein, wenn der Betrieb nicht etwa das Maß des Gesamtbedürfnisses überschreitet. Denn die durch das neue Verkehrsmittel zu erwartende Verringerung von Kosten und deren Einfluß wiederum auf die Preis- und Ertragsverhältnisse des ganzen Landes ergeben einen mindestens gleichwertigen Zuwachs an Volkseinkommen und -vermögen. Andererseits rechtfertigt sich der Betrieb, wie oben im einzelnen gezeigt, als allgemeine Staatsausgabe von sehr bestimmtem politischen Wert, der sich dann wieder in der Gesamtbeziehung zwischen Staatsleben und Volkswirtschaft in mittelbaren Nutzen für letztere übersetzt. Es kann also trotz scheinbarer Unrentabilität von sofortiger staatswirtschaftlicher Rentabilität der Flugzeugverbindungen gesprochen werden. Hierin liegt die Rechtfertigung, mit der Unterstellung des Betriebes unter die Gemeinwirtschaft den Ausfall gegenüber einer privatwirtschaftlichen Rente auf die Gesamtheit zu übernehmen.

Es übernimmt dabei in gewissem Sinne die Gegenwart Lasten für die Zukunft, da eine Nichtrentabilität nur für den Anfang zu erwarten ist, das Unternehmen als solches aber auch in späterer Zeit, ganz abgesehen von dem politischen und allgemeinen Wert, eine eigene Rente abwerfen wird. Aus den angeführten Gründen ergibt sich die Erkenntnis, daß die Privatunternehmung nicht imstande ist, diejenige Gleichmäßigkeit und Vollständigkeit der Entwicklung und auch die Gleichmäßigkeit und Angemessenheit in der Preisstellung herbeizuführen, die der Wichtigkeit des neuen Verkehrsmittels für die Allgemeinheit entspricht, sondern daß diese Aufgabe nur durch den Staat gelöst werden kann. An diesem ist es nun, mit Weitblick und Großzügigkeit einen Weg zu betreten, auf den uns die Entwicklung unserer Luftwaffe mit aller Energie hinweist.

Die deutsche Bevölkerung in Kanada.

Von H. Fehlinger-München.

Bei den kanadischen Volkszählungen von 1901 und 1911 wurden unter anderem auch die Abkunft und das Geburtsland jeder Person festgestellt. Es ergab sich, daß 1901 5 092 527 und 1911 6 453 104 Personen innerhalb des britischen Reiches geboren waren, davon 1901 4 671 815 und 1911 5 619 682 in Kanada selbst. „Fremdgebürtig“ waren 1901 278 449, 1911 aber 752 732 Personen; diese Fremdgebürtigen bildeten 1901 5,2 v. H. und 1911 10,4 v. H. der Gesamtbevölkerung. Überhaupt am meisten zugenommen haben im Laufe der zehn Jahre die aus Österreich-Ungarn eingewanderten Personen, denn ihre Zahl betrug 1901 28 407, 1911 hingegen schon 121 430. Darunter waren 1911 111 844 Österreicher und 10 586 Ungarn. Von den Österreichern sind weitaus die meisten Angehörige slawischer Völkerschaften, namentlich Polen und Ruthenen. Die Zahl der aus Rußland gebürtigen Personen nahm von 31 231 1901 auf 100 971 1911 zu, und die gebürtigen Reichsdeutschen, die an dritter Stelle folgen, vermehrten sich von 27 300 1901 auf 39 577 1911; bei ihnen machte die Zunahme nur 45 v. H. aus, verglichen mit 327 v. H. bei den Österreichern und Ungarn und 223 v. H. bei den Russen.

Das deutsche Volkstum ist aber in Kanada viel stärker vertreten, als diese Zahlen über die im Deutschen Reiche selbst geborenen Personen anzeigen. Väterlicherseits deutscher Abkunft waren nämlich im Jahre 1901 310 501 und 1911 393 320 Bewohner Kanadas, die 1901 5,8 v. H. und 1911 5,5 v. H. der Gesamtbevölkerung bildeten. Dabei sind sowohl Einwanderer selbst wie alle Nachkommen von Einwanderern aus dem Deutschen Reiche gezählt, auch jene, deren Vorfahren schon vor mehreren Generationen nach Kanada gekommen sind. Ein erheblicher Teil dieser Bevölkerung deutschen Stammes, die ein altes Ansiedlerelement darstellt, ist wohl längst amerikanisiert und der deutschen Muttersprache nicht mehr mächtig. Über die Muttersprache enthalten die kanadischen Volkszählungsberichte bedauerlicherweise keine Angaben.

Nach Provinzen und Territorien verteilte sich die kanadische Bevölkerung deutscher Abkunft in den Jahren 1901 und 1911 wie folgt:

	Zahl der Personen	
	1901	1911
Alberta	7 836	36 862
Britisch-Kolumbien	5 807	11 880
Manitoba	27 265	34 530
Neubraunschweig	3 816	3 144
Neuschottland	41 020	38 844
Ontario	203 319	192 320
Prinz-Eduard-Insel	709	550
Quebec	6 923	6 145
Saskatschewan	11 743	68 628
Yukon	2 061	412
Nordwestterritorien	2	5

Diese Zahlen zeigen an, daß in dem Jahrzehnt eine umfangreiche Abwanderung kanadischer Deutscher aus den alten östlichen Provinzen nach den neuen westlichen Provinzen stattfand. Die westwärts Wandernden sind fast ausschließlich Bauern, die in den neuerschlossenen Gebieten Heimstätten erwarben, sowie Landarbeiter. Im allgemeinen sind jedoch die Deutschen in der industriell am meisten entwickelten Provinz Ontario noch am zahlreichsten, obwohl ihre Zahl hier von 1901 bis 1911 um 10 999 abnahm. Am meisten zugenommen, und zwar um 56 885, haben die Deutschen in der Provinz Saskatschewan, dem fruchtbarsten Teile der westlichen Prärien.

Von der Gesamtbevölkerung waren im Jahre 1911 deutschen Stammes in der Provinz Saska-

tschewan 13,9 v. H., in Alberta 9,8 v. H., in Neuschottland 7,9 v. H., in Ontario und Manitoba je 7,6 v. H., im Yukonterritorium 4,9 v. H., in Britisch-Kolumbien 3 v. H., in Neubraunschweig 0,9 v. H., auf der Prinz-Eduard-Insel 0,6 v. H. und in Quebec 0,3 v. H. Zur Niederlassung unter den Französisch-Kanadiern Quebecs hatten die deutschen Kolonisten am wenigsten Neigung. Einen sehr erheblichen Teil der Gesamtbevölkerung bilden hingegen die Deutschen in den beiden Prärieprovinzen Saskatschewan und Alberta.

Die Zahl der Einwohner deutschen Stammes in den wichtigsten kanadischen Städten für 1911 ist in der nächsten Tabelle angegeben:

Städte	Bevölkerung überhaupt	Davon deutschen Stammes Zahl	v. H.
Montreal	470480	2502	0,5
Toronto	376538	9775	2,6
Winnipeg	136035	8912	6,6
Vancouver	100401	2826	2,8
Ottawa	87086	2379	2,7
Hamilton (Ontario)	81969	4619	5,6
Quebec	78710	157	0,2
Halifax	46619	1748	3,8
London (Ontario)	46300	1561	3,4
Calgary (Alberta)	43704	2608	6,0
St. John (Neu-Braunschweig)	42511	289	0,7
Victoria (Brit.-Kolumbien)	31660	619	2,0
Regina (Saskatschewan)	30213	2758	9,1
Edmonton (Alberta)	24900	1647	6,6
Brantford (Ontario)	23132	1274	5,5
Kingston (Ontario)	18874	305	1,6
Maisonneuve (Quebec)	18684	50	0,3

Im allgemeinen ist das deutsche Bevölkerungselement in den Städten schwächer vertreten als auf dem Lande. In den oben angeführten 17 Städten bewegte sich der Anteil der Deutschen an der Gesamtbevölkerung zwischen 0,2 v. H. in Quebec und 9,1 v. H. in Regina, der Hauptstadt der Provinz Saskatschewan, die als Ansiedlung überhaupt erst seit etwa zwanzig Jahren besteht. Von den Städten der alten Provinzen weisen Brantfort und Hamilton in Ontario verhältnismäßig die meisten deutschen Einwohner auf.

Wie bei der Bevölkerung im allgemeinen, so sind auch unter den Deutsch-Kanadiern die männlichen Personen in der Überzahl; im Jahre 1911 waren von allen 393 320 Deutsch-Kanadiern 206 455 männlichen und 186 865 weiblichen Geschlechts. In den Provinzen Ontario und Neuschottland sind die männlichen Personen unter der Bevölkerung deutschen Stammes nur in unbedeutender Überzahl, im Yukongebiet lebten jedoch neben 324 männlichen nur 88 weibliche Personen, in Saskatschewan waren 38 155 Deutsch-Kanadier männlichen und 30 473 weiblichen Geschlechts, in Alberta war das Verhältnis 20 815 zu 16 047, in Britisch-Kolumbien 7205 zu 4647, in Manitoba 18 177 zu 16 353 usw.

Wie in den benachbarten Vereinigten Staaten, bilden auch in Kanada die Deutschen in der Regel keine geschlossenen Kolonien, sondern sie vermischen sich mit der englischsprechenden Bevölkerung, was zur raschen Annahme der fremden Sprache und der fremden Sitten führt.

Weltwirtschafts-Chronik.

Wirtschaftsstatistik von Mitte September bis Ende November 1918.

Bearbeitet von Bankprokurist E. Auburtin-Berlin.

Banksätze.

Berlin	5 %		Rom	5 %	
London	5 „		Madrid	4 „	
Paris	5 „		Kopenhagen	5 „	
Wien	5 „		Stockholm	7 „	
Petersburg	6 „		Schweiz (seit 5. Oktober)	5½ „	
Amsterdam	4½ „		Norwegen	6 „	
Bukarest	5 „		Brüssel	6 „	

Ausweise der Zentralbanken.

Deutsche Reichsbank (in Millionen Mark).

	23. Sept.	30. Sept.	7. Okt.	15. Okt.	23. Okt.	31. Okt.	7. Nov.	15. Nov.	23. Nov.
Goldbestand	2447	2447	2547	2548	2549	2550	2550	2550	2308
Silberbestand	118	116	114	114	111	53	28	21	20
Bestand an Darlehnsscheinen	2340	2646	2710	2808	2909	3062	3187	3363	3756
Wechsel	17590	23830	18893	19012	18743	20679	19443	21142	20946
Lombard	6	6	9	8	7	6	10	15	6
Täglich fällige Verbindlichkeiten	9106	14538	9376	9489	9059	10733	9325	10303	10212
Notenumlauf	14429	15334	15798	16079	16421	16661	16959	17454	17905

Bank von England (in Millionen Pfund Sterling).

	19. Sept.	26. Sept.	3. Okt.	10. Okt.	17. Okt.	24. Okt.	31. Okt.	7. Nov.	14. Nov.	21. Nov.	28. Nov.
Barvorrat	70,99	71,54	72,15	73,10	73,19	73,40	73,94	74,09	75,48	75,17	75,84
Wechsel	99,53	100,33	99,72	95,51	96,61	95,38	95,35	94,13	99,76	99,85	100,99
Guthaben Privater	129,05	133,98	137,12	137,58	133,66	120,13	133,97	131,45	138,70	142,67	143,74
Guthaben des Staates	38,13	31,94	30,52	28,32	34,25	32,04	29,63	31,66	30.09	29,66	30,42
Notenumlauf	59,40	60,49	62,25	62,79	62,99	63,39	64,20	64,70	64,93	65,22	65,99
Verhältnis der Reserven den Psssiven	17,88%	17,78%	16,91%	17,33%	17,10%	18,70%	17,20%	17,07%	16,65%	16,48%	16,20%

Bank von Frankreich (in Millionen Franken).

	19. Sept.	26. Sept.	3. Okt.	10. Okt.	17. Okt.	24. Okt.	31. Okt.	7. Nov.	14. Nov.	21. Nov.	28. Nov.
Goldbestand (Inland)	3400	3400	3401	3402	3402	3404	3406	3407	3410	3415	3424
Goldbestand (Ausland)	2037	2037	2037	2037	2037	2037	2037	2037	2037	2037	2037
Silber	319	320	319	320	320	320	320	319	318	318	319
Wechsel	2613	2675	2576	2610	1530	1872	1928	1944	1851	1803	1893
Guthaben des Staates	356	557	76	97	59	35	175	77	296	274	331
Privatguthaben	3005	3106	3029	2899	2857	2908	2876	2945	2918	2964	2816
Notenumlauf	29788	29922	30225	30539	30631	30722	30782	30820	30570	30191	29072
Staatsvorschuß	18200	18200	18500	18600	19000	19000	19000	19000	19000	18500	17200
Vorschuß an die Verbündeten	3475	3475	3485	3485	3485	3485	3490	3500	3500	3500	3510

Schweizerische Notenbank (in Millionen Franken).

	7. Sept.	14. Sept.	23. Sept.	30. Sept.	7. Okt.	15. Okt.	23. Okt.	31. Okt.	7. Nov.
Gold	385	383	382	382	381	381	381	380	380
Silber	50	51	52	52	53	54	55	55	55
Noten	756	754	763	813	817	816	826	891	903
Wechsel	363	353	367	431	465	411	440	477	506
Lombard	33	30	30	31	34	33	35	50	45
Giroguthaben	141	138	134	121	167	117	125	133	146

Neue Belgische Notenbank (Notenabteilung der Soc. Générale de Belgique in Millionen Franken).

	19. Sept.	26. Sept.	3. Okt.	10. Okt.	17. Okt.	
Metallbestand und deutsches Geld	165	56	55	26	26	Weitere Ausweise wurden nicht veröffentlicht.
Guthaben im Ausland	961	1089	1089	1193	1193	
Darlehen gegen Schatzscheine belgischer Provinzen	480	480	480	480	480	
Darlehen gegen Guthaben im Ausland	99	99	100	100	?	
Wechsel	97	99	92	97	95	
Notenumlauf	1452	1452	1452	1508	1508	
Giroguthaben	346	365	358	382	377	

Niederländische Bank (in Millionen Gulden).

	7. Sept.	14. Sept.	21. Sept.	28. Sept.	5. Okt.	12. Okt.	19. Okt.	26. Okt.
Goldbestand	707	707	706	708	707	707	706	706
Silberbestand	8	8	8	8	8	8	8	8
Wechsel	89	99	113	117	110	126	141	143
Lombard	104	102	101	112	112	117	119	119
Notenumlauf	953	954	956	971	981	982	990	985
Giroguthaben	59	66	76	58	55	72	79	94

Schwedische Reichsbank (in Millionen Kronen).

	7. Sept.	14. Sept.	21. Sept.	30. Sept.	5. Okt.	12. Okt.	19. Okt.	26. Okt.	31. Okt.
Goldbestand	263	264	264	273	273	273	273	272	274
Wechsel und Lombard	268	284	287	257	344	329	335	312	333
Giroguthaben	70	91	138	120	106	96	104	94	91
Notenumlauf	700	701	699	761	749	736	737	727	761

Bank von Norwegen (in Millionen Kronen).

	1. Sept.	16. Sept.	23. Sept.	30. Sept.	7. Okt.	15. Okt.	22. Okt.	31. Okt.
Gold	122	122	122	122	122	122	122	122
Wechsel und Darlehen	326	327	319	322	333	322	323	342
Giroguthaben	74	77	66	53	57	43	54	68
Notenumlauf	384	383	385	400	408	410	406	411

Nationalbank von Dänemark (in Millionen Kronen).

	31. Aug.	30. Sept.	31. Okt.
Goldbestand	189	190	188
Wechsel	43	46	45
Lombard	183	205	192
Giroguthaben	84	92	85
Notenumlauf	391	402	454

Bank von Spanien (in Millionen Peseten).

	14. Sept.	21. Sept.	28. Sept.	5. Okt.	12. Okt.	19. Okt.	26. Okt.	2. Nov.	9. Nov.	16. Nov.
Goldbestand . .	2193	2197	2197	2205	2205	2205	2205	2219	?	2224
Silberbestand .	652	655	657	652	641	648	651	649	644	645
Wechsel . . .	488	479	521	542	577	569	575	586	?	623
Darlehen . . .	517	518	509	527	537	526	379	394	392	380
Giroguthaben .	1200	1214	1250	?	1225	1208	1228	1176	1184	?
Notenumlauf .	3007	2999	3010	3049	3086	3098	3121	3149	3187	3215

Die **Russische Staatsbank** und die **Oesterreichische Staatsbank** veröffentlichen keine Ausweise.
Sobald regelmäßige Nachrichten erhältlich, werden wir die Ausweise der **Banca d'Italia, Ver. New Yorker Banken, Bank von Japan** bringen.

Amtliche Devisenkurse.

Berlin.

	1. Oktober		1. November		30. November	
	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief
Holland 100 fl.	309	309½	280	280½	305	305
Dänemark 100 Kr.	188	188½	176½	177	186½	187
Schweden 100 Kr.	212¼	212¾	192¼	192¾	207¼	207¾
Norwegen 100 Kr.	188¼	188¾	177¾	178¼	192¾	193
Helsingfors	76¼	76¾	73¼	73¾	75¼	75¼
Schweiz 100 Fr.	146¾	147	136¾	137	146¾	147
Wien, Budapest 100 Kr.	57,70	57,80	58,70	58,80	54,20	54,30
Bulgarien	79	79½	—	—	—	—
Konstantinopel	20,50	20,60	20,30	20,40	—	—
Madrid und Barcelona	139	140	136	137	136	137

Wien.

Berlin	173,30	173,60	169,35	169,65	185,85	186,15
Amsterdam	535,50	536,50	474,50	475,50	567,75	568,75
Zürich	254,50	255,50	230,50	231,50	273,25	274,25
Kopenhagen	325,75	326,75	298,50	299,50	347,50	348,50
Stockholm	368,00	369,00	325,75	326,75	386,00	387,00
Christiania	326,75	327,75	300,50	301,50	359,00	360,00
Konstantinopel	35,25	36,00	—	—	—	—
Türkische Noten	—	—	—	—	—	—
Marknoten	173,00	173,40	169,35	169,75	185,85	186,25
Rubelnoten 500-St.	—	—	195	—	240,00	—
Rubelnoten Duma	—	—	—	—	225,00	—

Zürich.

	1. Okt.	1. Nov.	30. Nov.
Berlin	68,50	72,00	62,75
Wien	38,50	39,50	32,75
Holland	213,00	209,75	205,50
New York	4,56	4,99	4,95
London	22,25	23,80	23,45
Paris	85,50	91,30	90,50
Italien	75,00	77,75	78,50
Kopenhagen	133,00	142,00	131,00
Stockholm	147,00	142,00	140,00
Christiania	136,00	134,50	135,00
Petersburg	60,00	95,00	85,00
Madrid	102,00	102,50	98,75
Buenos Aires	205,00	222,00	225,00

Amsterdam.

Wechsel auf Berlin	32,05	34,50	30,25
„ „ Wien	17,65	18,60	15,75
„ „ Schweiz	47,15	47,60	49,12½
„ „ Kopenhagen	62,50	63,75	63,70
„ „ Stockholm	69,52½	68,35	68,05
„ „ New York	212,00	235,50	—
„ „ London	10,11	11,23	11,33
„ „ Paris	38,75	43,05	43,55

Kopenhagen.

Sichtwechsel auf Berlin	—	—	47,80
„ „ Hamburg	53,25	55,25	—
„ „ Amsterdam	160,00	158,25	158,00
„ „ schweizer. Plätze	—	75,75	77,00
„ „ London	16,65	17,80	17,86
„ „ Paris	64,50	68,75	69,25

Stockholm.

Sichtwechsel auf Berlin	48,00	52,50	—
„ „ Hamburg	—	—	44,75
„ „ Amsterdam	147,00	148,50	147,50
„ „ schweizer. Plätze	69,00	71,00	72,00
„ „ London	15,35	16,73	16,75
„ „ Paris	59,00	64,25	64,50

London.

Privatdiskont	3 17/32	3 17/32
Silberhöchstpreis	49½	49½
Wechsel auf Amsterdam kurz	10,24	11,27½
„ „ Paris 3 Monate	26,47	26,50
„ „ Paris kurz	26,05	26,06

Paris.

London	26,07
New York	547,00
Schweiz	119,50
Spanien	116,75
Portugal	—
Holland	253,50
Rußland	—
Dänemark	156,00
Norwegen	—
Schweden	?
Italien	87,75

New York.

	1. Okt.	1. Nov.	30. Nov.
Geld Darlehen 24 Stunden	5¾	5	nom.
Geld Zinsr. f. letzte Darl. d. Tag	6	5½	nom.
Wechsel auf London 60 Tage Sicht	4,7290	4,73	4,7335
„ „ „ Cable Transl.	4,7635	4,7655	4,7645
„ „ Paris auf Sicht	5,48	5,47⅜	5,4562
Silber per Unze	101⅛	101⅛	101⅛

Verkehr.

Bearbeitet von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

I. Landverkehr.

Europa.

Der Plan einer italienisch-böhmisch-polnischen Verbindungsbahn wird in Italien erörtert. Es besteht die Notwendigkeit einer direkten Verbindung der westlichen Verbandsstaaten mit den neuen verbündeten Ländern Mitteleuropas und zwischen den Balkanstaaten. Die Verbindungslinie muß durch Italien gehen, dem 45. Breitengrade folgen und Anschluß an die neue Linie von Triest über Preßburg nach Böhmen und Polen haben. Diese beiden Länder würden dadurch wirtschaftlich an Italien herangerückt und bedeutende Kunden für die italienischen landwirtschaftlichen Erzeugnisse werden. Triest wird eine große Zukunft haben, und die großen Welttransporte werden über das Adriatische Meer und Triest, anstatt über Hamburg-Deutschland, gehen. (Economista d'Italia, 26. X. 18.) — Der von einem italienisierten Tschechen Francesco Hlavacek herrührende Plan ist mehr von nationaler Leidenschaft als vernünftigen wirtschaftlichen Erwägungen diktiert. Die an das Projekt geknüpften Erwartungen zeugen von hoher Laienhaftigkeit, denn da der Frachtverkehr grundsätzlich die Wasserstraßen vor den teureren Schienenwegen bevorzugt, wird keine nationale Begeisterung das Hinterland von Triest bis nach Böhmen und Polen ausdehnen können, die unvermeidlich auf die Elbe mit Hamburg bzw. die Weichsel mit Danzig angewiesen bleiben.

Asien.

Eine neue Eisenbahn zwischen China und Korea wird auf japanisches Betreiben zwischen Kirin und Huainin geplant. Am 18. Juni hat sich China in einem Abkommen verpflichtet, zum Bau dieser Bahn eine Anleihe bei einem japanischen Syndikat der Japanese Industrial Development Bank, der Chosen Bank und der Taiwan Bank aufzunehmen.

Sofort nach dem Zustandekommen des Abkommens sollte an die chinesische Regierung ein Vorschuß von 10000000 Yen in Reichsbanknoten ohne jeden Abzug oder irgendwelche Beschränkung gezahlt werden. Die Höhe der Anleihe und verschiedene Einzelheiten sollen innerhalb sechs Monaten beim Abschluß des endgültigen Anleihevertrags festgesetzt werden. Die Geldgeber sollen als Garantie für den Schuldendienst der Anleihe über alles Eigentum und alle Einnahmen der Eisenbahn verfügen. China wird die Hälfte der Kosten der Brücke über den Tumen bezahlen. Die Anleihe wird in vierzig Jahren kündbar sein. Die Eisenbahnlinie, die etwa parallel der Linie Charbin—Wladiwostok laufen wird, soll in annähernd vier Jahren fertiggestellt sein.

(Dr. Jonkeer Beelearts van Blokland in Handelsberichten, Haag, 17. X. 18.)

Neue Eisenbahnpläne in Japan. Der japanische Eisenbahnrat hat weitgehende Verbesserungen des Eisenbahnnetzes beschlossen. Danach sollen in den nächsten 10 Jahren 942 km Eisenbahnen zur besseren Verbindung der bestehenden Linien gebaut werden, wofür 217 Mill. Yen aufzuwenden sind. Ferner soll die Fertigstellung von im Bau befindlichen Linien beschleunigt werden; so soll der Bau der Bahn Murakimi-Akita bereits 1924 (statt 1926), der Linie Miyazaki-Sahegi (Kiushiu) gleichfalls 1924 (statt 1927) beendet sein. Außerdem werden zur Verbesserung der bestehenden Linien insgesamt 260 Mill. Yen bereitgestellt. Japan hat die sogen. Kapspur (1,067 m), während die Bahnen des ostasiatischen Festlandes — abgesehen von den russischen Linien mit ihrer Breitspur — als Vollspurbahnlinien betrieben werden. Schon früher waren gewichtige Gründe für den Umbau der Kapspur in die Vollspur vorhanden, die sich anscheinend unter dem Einfluß des Weltkrieges, namentlich vom militärischen Standpunkt aus, noch stärker geltend gemacht haben. (Archiv f. Eisenbahnwesen.)

Australien und Polynesien.

Vollendung des Otira-Tunnels auf Neuseeland. Eine der größten Ingenieurarbeiten der südlichen Halbkugel ist in Neuseeland durch den Durchstich des Otira-Tunnels durch die südlichen Alpen vollendet worden. Über zehn Jahre ständiger Arbeit wurden auf den über 5 Meilen langen Tunnel verwandt, der eine Eisenbahnverbindung zwischen der Ost- und Westküste der südlichen Insel herstellen soll. Das bisherige Fehlen solcher Verbindung stellte ein ernstes Hindernis für die wirtschaftliche Entwicklung der Insel dar. Man erwartet weittragende Wirkungen auf die Entwicklung der natürlichen Hilfsquellen und des Passagierverkehrs. Die Eisenbahn wird einige der hauptsächlichsten Kohlenreviere berühren. Die jährliche Kostenersparnis für den Kohlentransport wird schätzungsweise £ 80000 betragen. Der Tunnel ist der siebentlängste der Welt.

(Scotsman, 31. X. 18.)

II. Wasserverkehr.

a) Seeschiffahrt.

Europa.

Verbesserungen der deutschen Nordseehäfen. Es ist eine Verbesserung des Fahrwassers der Unterelbe geplant, so daß Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 12 Metern Hamburg erreichen und verlassen können. Die Wasserflächen des Hamburger Hafengebietes umfaßten vor Kriegsausbruch 1457,5 ha, davon die Hälfte mit Seeschifftiefe und die Hälfte mit Flußschifftiefe. Die Gesamtlänge der Liegeplätze für Seeschiffe im ganzen Hafengebiet betrug 143505 Meter. Die Kaischuppen bieten einen überdachten Lagerraum von 464447 Quadratmeter. An feststehenden Schwerlastkränen zählte der Hamburger Hafen 7 mit Tragfähigkeiten von 10 bis 150 t, dazu 653 fahrbare Kaikräne, Hunderte weitere Kräne und Winden, insgesamt mehr als 1200 Hebevorrichtungen. — Bremen wird nach dem Kriege eine wesentlich verbesserte Schiffahrtsstraße durch die vollendete Vertiefung der Unterweser auf der 68 Kilometer langen Strecke von Bremen bis Bremerhaven erhalten und nach dem Kriege für Dampfer bis 8000 t Ladefähigkeit zugänglich sein. Die Arbeiten in der Außenweser wurden beschränkt fortgesetzt, um die vorhandene Fahrwassertiefe von 8 Metern unter gewöhnlichem Niedrigwasser zu erhalten, was einer Tiefe von 11,5 Metern unter gewöhnlichem Hochwasser entspricht. Von den geplanten 6 Pieranlagen mit Getreidehebelvorrichtungen sind 2 ausgeführt und werden mit Friedensbeginn dem Betrieb übergeben werden. Man berechnet die Jahresleistung eines Piers auf 400000 t. — Im Emdener Hafen werden folgende Bauten geplant: Vertiefung des Emsfahrwassers von 10 auf 13 Meter, ein Petroleumhafen und größere Anlagen für den Umschlag und die Lagerung von Getreide.

(Weltwirtschaftl. Nachrichten aus dem Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft, 21. X. 18.)

Freihafen Petersburg? Die Regierung der Sowjet-Republik trägt sich mit dem Gedanken, in Petersburg einen Freihafen einzurichten, wie es für die Häfen Reval, Riga und Windau in Aussicht genommen ist und sicher über kurz oder lang durchgeführt werden wird. Der Plan, Petersburg als Freihafen einzurichten, erklärt sich einerseits aus dem Wunsche, dem Hafen seine Bedeutung zu erhalten, anderseits aus der Notwendigkeit, den neuen Staaten des inneren Rußlands den Verkehr über Petersburg zu erleichtern. Petersburg war vor dem Kriege der größte russische Ostseehafen. Da nun das Hinterland von Petersburg zum Teil in verschiedene Staaten zerfallen ist, besteht die Gefahr,

daß der Verkehr von Petersburg abgelenkt wird, was den Ruin der Stadt bedeuten würde. Dem will man durch die Einrichtung des Freihafens vorbeugen und damit zugleich dem Wettbewerb der neuen benachbarten Freihäfen begegnen.
(Meldung des „Seedienst.")

Freihafen Cherson. Der Gehilfe des ukrainischen Verkehrsministers, Tschubinsky, erklärte, daß der Hafen von Cherson im Zusammenhange mit der Schiffbarmachung der Dnjeprstromschnellen erweitert und zum Freihafen erklärt werden soll. (Schiffahrts-Ztg., 26. X. 18, S. 7.)

Der Bau eines Großhafens in Åbo ist geplant. Man beabsichtigt, den neuen Hafen in der Pansiabucht anzulegen, an deren Strand bereits ein Gebiet von 850 Hektar zum Preise von 10 Mill. Fmk. erworben ist. Die Hafenvereinigung wird den neuen Hafen, der mit dem Hinterlande durch die Eisenbahnstrecke nach Toyala und die Küstenbahn nach Helsingfors verbunden ist, als Freihafen einrichten.
(Schiffahrts-Ztg., 26. X. 18, S. 7.)

Das Projekt eines nordnorwegischen Freihafens Vardö wird im Anschluß an die Eröffnung der russischen Murmanbahn [1]) (die in den kriegerischen Wirren der letzten Zeit allerdings großenteils zerstört worden zu sein scheint) erörtert. Vardö ist der nächste und am besten geschützte Hafen für den Verkehr zwischen Norwegen und Rußland.
(Norges Handels- og Sjöfartstidende, 2. XI. 18.)

Asien.

Neue japanische Dampferlinien. Zu den japanischen Reedereien, die ihr Liniennetz in der letzten Zeit in erheblichem Umfange ausgebaut haben, tritt auch die Mitsubishi Co. Sie plant vier neue Linien zu errichten: 1. zwischen Kobe und Singapur, mit Moji, Keelung, Hongkong und Manila als Anlaufhäfen, 2. von Singapur nach Amoy über Bangkok, Saigon, Haiphong, Hongkong und Swato, 3. zwischen Singapur und Borneo über Sarawak, Labuan, Kudat, Sandakan, Tawao usw., 4. zwischen Keelung und Manila unter Anlaufen von Amoy, Swato, Hongkong und Kanton. — Die Nippon Yusen Kaisha, deren Liniennetz sich bereits über den ganzen Erdball erstreckt, teilt mit, daß sie einen regelmäßigen Dienst zwischen Kalkutta und Neuyork um Südafrika herum errichten wird. Als Anlaufhäfen werden Colombo, Ceylon, Südafrika und Santa Lucia genannt.
(Schiffahrts-Ztg., 23. XI. 18, S. 7.)

Chinas Häfen. China besitzt 47 offene und Vertragshäfen, in denen sich ausländische Kaufleute ansiedeln dürfen. Die Mehrzahl dieser Häfen dient nur dem Küstenhandel; nur vier: Schanghai, Hankau, Tientsin und Dairen, kommen als Eingangstore, durch die überseeische Fabrikate eingeführt werden, in Betracht. Zu diesen vier Häfen tritt das britische Hongkong, das dem südchinesischen Handel dient.
(British Export Gazette, XI. 1918).

Amerika.

Freihäfen in den Vereinigten Staaten werden sowohl an der Ost- wie der Westküste geplant, und zwar unter Anlehnung an das Muster Hamburgs.
(Ztschr. f. Handelswissenschaft und Handelspraxis, Heft 7—9, S. 188).

Hafenverbesserungen im Hafen von Chañaral (Chile) werden beabsichtigt. Bisher hatte der Hafen, der 500 Meilen nördlich von Valparaiso liegt, nur sekundäre Bedeutung. Er dient einigen der ergiebigsten chilenischen Bergwerke. Angesichts der infolge des Krieges erfolgten Ausdehnung dieser Bergwerke müssen Erleichterungen für die Schiffahrt geschaffen werden. Augenblicklich behindert die Dünung das Laden und Löschen der Dampfer. Die geplanten Verbesserungen erfordern eine Ausgabe von etwa 2 Millionen Pfund Sterling. Dem Hafen soll Wasser aus den Anden für den Bedarf der Bergwerke, der Eisenbahn und der Stadt zugeführt werden, sowie für die elektrische Kraft der bereits dort errichteten industriellen Anlagen, besonders für die zwei großen Kupferschmelzen, die der Société des Mines & Usines de Cuivre de Chañaral gehören. Die Hafenarbeiten machen schnelle Fortschritte.
(British Export Gazette, Oktoberheft 1918.)

b) Binnenschiffahrt.

Europa.

Erweiterung des Masurischen Kanals? Der Masurische Kanal, der vom Pregel nach den masurischen Seen führt und den vom Verkehr bisher völlig abseits gelegenen südöstlichen Teil von Ostpreußen an den Seehafen Königsberg anschließen soll, war bei Kriegsbeginn etwa zur Hälfte fertiggestellt. Das Eindringen der Russen machte den Weiterbau unmöglich, und man hat nachher nicht viel an dem Kanal gearbeitet, obgleich die Erfahrungen des Krieges besonders deutlich erkennen ließen, daß gerade dieser Kanal einen sehr großen Wert in militärischer Hinsicht wie auch für die Räumung und den Wiederaufbau Ostpreußens gehabt hätte, wenn er fertig gewesen wäre. Neuerdings denkt man daran, den Kanal nach den bisherigen Plänen weiterzubauen. Inzwischen haben Magistrat und Handelskammer von Königsberg an den Minister der öffentlichen Arbeiten das dringende Ersuchen gerichtet, mit dem Weiterbau des Masurischen Kanals zu warten, bis die Untersuchungen über die Frage abgeschlossen sind, welche Linie man für die geplante Wasserstraße von der Ukraine zur Ostsee wählen soll. Wird für diese Linie der Masurische Kanal benutzt, so muß er für 1000-Tonnen-Kähne gebaut werden. Aber auch, wenn man die Wasserstraße zur Ukraine anderweitig verlaufen läßt, sei es durch Weichsel und Narew, sei es durch Pregel und Angerapp zur Memel, darf der Masurische Kanal nicht in den alten Abmessungen weitergebaut werden. Der Kanal sollte nach dem Willen der Regierung ursprünglich für 200-Tonnen-Kähne gebaut werden; erst nach langen Bemühungen der Interessenten sind die Abmessungen so erhöht worden, daß Kähne bis 300 Tonnen fahren können. Die Schleusen sollten zunächst bei 55 Metern Länge $6\frac{1}{2}$ Meter breit werden, doch ist die Breite dann auf $7\frac{1}{2}$ Meter erhöht worden. Der Kanal wird etwa 50 Kilometer lang und hat einen Höhenunterschied von $112\frac{1}{2}$ Meter zu überwinden. Bei 400-Tonnen-Kähnen beträgt die Länge der Schleusen allgemein 45 und die Breite 8 Meter, so daß also der jetzige Kanal nur 300-Tonnen-Kähne zuläßt. Man müßte dann für die Befahrung des Masurischen Kanals besondere Kähne bauen, da auf den übrigen ostpreußischen Wasserstraßen das 400-Tonnen-Schiff bald die Regel bilden wird. Außerdem muß der masurische Kanal in jedem Falle dazu bestimmt sein, den Anschluß des nördlichen Polen an die ostpreußische Seeküste zu vermitteln. Schon heute besteht eine für ganz kleine Kähne benutzbare Wasserstraße von den Masurischen Seen bei Johannisburg zum Narew, deren Erweiterung geplant ist. Man würde dann hier einen Wasserweg von Königsberg nach Warschau erhalten, Polen bekäme in Königsberg einen zweiten Seehafen. Eine solche durchgehende Wasserstraße braucht aber mindestens 400-Tonnen-Kähne. Es ist daher schon besser, man erkennt heute den mit den kleinen Abmessungen des Masurischen Kanals gemachten Fehler an und baut ihn gleich, da er noch erst halb fertig ist, um, als daß man ihn womöglich erst für 250-Tonnen-Kähne fertigstellt, um ihn dann umzubauen. (Schiffahrts-Ztg., 23. XI. 18, S. 8.)

Der Ausbau der polnischen Weichsel. Mit der Aufgabe, die Weichsel zu regulieren, hat sich in Polen eine

[1]) Vgl. den Aufsatz über diese Bahn im Mai-Juniheft 1917.

eigene Gesellschaft gebildet. Man veranschlagt die Kosten für den Ausbau des Strombettes und für die Anlage von Umschlaghäfen in Krakau, Sawichost, Sandomir, Warschau und Wloclawek einschließlich der Kosten für die notwendigen Schleusenbauten und das anschließende Kanalsystem nach Osten auf annähernd 800 Millionen Mark. Die polnische Gesellschaft erstrebt ein Einvernehmen mit dem Danziger Weichsel-Schiffahrtverein, der gleiche Ziele verfolgt und gewisse Vorarbeiten bereits vollendet zu haben scheint. Von der polnischen Regierung erwartet man, daß sie die Neubelebung der Weichselschiffahrt fördern wird.

(Danziger Neueste Nachrichten.)

Der Ausbau des Kanals Paris—Dieppe scheint durch die Gründung des Comité du Canal Paris—Dieppe gesichert zu sein. Der Kanal wird die Metropole mit den beiden Häfen Dieppe und Rouen ferner mit Honfleur, Fécamp, St. Valery und Le Treport in schnelle und direkte Verbindung bringen. (Exportateur Français, 23. V. 18.)

Das belgische Kanalnetz. Die Gesamtlänge der schiffbaren Wasserwege Belgiens mißt 1692 km. Da das Land eine Oberfläche von 29 451 km² umfaßt, so entfallen auf eine Fläche von 100 km² rund 5,75 km schiffbare Wasserläufe. (In Deutschland 2,6, Großbritannien 2,3, Frankreich 2,2, Niederlande 15,7 km.) Freiströmende Flüsse sind mit 211 km vertreten, 549 km entfallen auf kanalisierte Flüsse, 932 km auf Kanäle. Der Staat verfügt über 1476 km, während 216 km, also rund 13 Prozent nichtstaatlicher Verwaltung unterstehen, und zwar gehören 44 km den Provinzen, 39 km Gemeinden und 133 km sind im Besitz von Gesellschaften. Ganz ansehnliche Verkehrswege sind der privaten Bewirtschaftung überlassen, so der Brüssel—Rupel-Kanal, der Brügge—Zeebrügge-Kanal, der Blaton—Ath-Kanal, ja selbst ein öffentlicher Fluß wie die kanalisierte Dender.

Zwischen den vorwiegend südnördlich gerichteten Wasserstraßen besteht eine Querverbindung im Norden des Landes längs der holländischen Grenze von Lüttich bis Zeebrügge bzw. Ostende; sie wird gebildet vom Maas-Seiten-Kanal (Lüttich—Maastricht- und Maastricht—Herzogenbusch-Kanal), von welchen bei Bocholt der in westlicher Richtung nach Antwerpen verlaufende Maas—Schelde-Kanal abzweigt; von Antwerpen bis Gent bildet die See-Schelde die Fortsetzung, von Gent bis Brügge bzw. Ostende und Zeebrügge der diese Städte verbindende Kanal. Durch den Umstand, daß dieser Wasserstraßenzug bei Maastricht auf etwa 8 km Länge holländisches Gebiet durchschneidet, wird der Wert dieser Querverbindung erheblich herabgemindert. Vollkommen auf belgischem Boden verläuft demgegenüber die zwischen Namur und Nieuport geschaffene Wasserstraßenverbindung, die von Namur bis Charleroi der Sambre folgt, an letzterem Ort auf den Charleroi—Brüssel-Kanal übergeht, diesen in der Gegend von La Louvière verläßt und dem Canal du Centre nach Mons folgt, sodann den Mons—Condé-Kanal bis dicht vor der französischen Grenze benützt, den einspringenden französischen Gebietsteil von Condé mit dem Pommeroeul—Antoing-Kanal umgeht, dann die Obere Schelde bis Bossuyt einbezieht, die Wasserscheide zwischen Schelde und Lys in dem einen Tunnel aufweisenden Kanal Bossuyt—Kortryk durchstößt, sodann lysaufwärts bis Comines verläuft und mittels des noch der Vollendung harrenden Kanals von der Lys nach Ypern zu den von Ypern nach Nieuport verlaufenden Wasserstraßen hinüberleitet. Bis zum Kriegsausbruch fehlte in dieser Wasserstraßenverbindung das Mittelstück, der Canal du Centre, mit seinen vier Hebewerken von je rund 16 m Hubhöhe, dessen Bau zwar bereits 1879 durch Gesetz angeordnet, aus den verschiedensten Gründen aber verzögert worden ist. Die Fertigstellung erfolgte 1917 durch die Baudirektion des Generalgouvernements. (Franz Bock im „Belfried".)

Der Bau des Wolga—Don-Kanals in der Gegend des Don-Knies bei Zarizyn ist angeblich von der jetzigen russischen Regierung in Angriff genommen worden. Der Kanalplan blickt bereits auf ein hohes Alter zurück; der Bau war schon einmal unter Peter dem Großen 1696 in Angriff genommen, aber nicht vollendet worden. In den letzten Jahren vor dem Kriege war wieder häufiger davon die Rede. Wird der Kanal jetzt in der Tat geschaffen, so wäre es künftig möglich, mit den großen Wolgatankschiffen, die jetzt das Öl nach St. Petersburg bringen, zum Asowschen Meer zu fahren, von wo mit Seeschiffen das Öl zur Donau gebracht werden kann. Anderseits könnten die Donezkohlen durch den Wolga—Don-Kanal nach dem unteren Wolgagebiet geschafft werden. Auch in technischer Hinsicht ist der Bau des Wolga—Don-Kanals sehr beachtenswert, da er eine bedeutende Meereshöhe zu überwinden hat und außerdem für 1000-t-Kähne gebaut wird. Es werden Schleusen von ungefähr 100 m Länge notwendig sein, entsprechend den bei der Wolga üblichen Schiffsabmessungen. Der Kanal wird ungefähr 95 Werst lang und erhält 13 Schleusen. Die Baukosten sind auf 328 Millionen Rubel veranschlagt. Ob die Fertigstellung, wie vorgesehen, in drei Jahren erfolgen kann, muß man unter den heutigen Verhältnissen sehr bezweifeln.

(Prometheus Nr. 1510, Beiblatt S. 1.)

Amerika.

Der Ausbau des Eriekanals, der in diesem Sommer vollendet wurde, hat rund 650 Mill. Mark einschließlich einiger Nebenstrecken gekostet. In seiner jetzigen Gestalt ist der Eriekanal 550 km lang und hat 53 Schleusen von 94 m Länge und 13,7 m Breite, deren größte Gefällstufe 13,85 m beträgt. Man rechnet mit einem Verkehr von 10 Mill. t Gütern jährlich. Als der Kanalausbau 1903 beschlossen wurde, dachte man zunächst an Erweiterung für 1000-t-Schiffe, zuletzt aber hat man zahlreiche Kanalstrecken schon für 3000-t-Schiffe hergestellt in Erwartung einer baldigen neuen Erweiterung der Schleusen.

(Prometheus.)

III. Luftverkehr.

Europa.

Schaffung einer deutschen Luftpost. Bei den gegenwärtigen schlechten Verhältnissen auf der Eisenbahn ist man dazu übergegangen, einen Luftpostdienst einzurichten, der Berlin mit allen größeren Städten verbindet. Drei Linien verbinden die Reichshauptstadt mit dem Süden, Osten und Westen Deutschlands. Man benutzt zur Beförderung der Post die während des Krieges bewährten schweren Flugzeuge, die eine Nutzlast bis zu sechzig Zentnern zu befördern vermögen. (Vorwärts, 24. XI. 18.) — Firma Luftschiffbau Schütte-Lanz in Zeesen bei Königswusterhausen beabsichtigt demnächst mit regelmäßigen Fahrten zu beginnen. Die Einzelheiten des Luftverkehrs wird das neu gegründete Reichsluftamt zu regeln haben.

(B. Z. am Mittag, 7. XII. 18.)

Finnländischer Luftverkehr. Die finnländische „Luftfahrt-Gesellschaft" will einen täglichen Personen- und Postverkehr Helsingfors-Riga, Helsingfors-Petersburg und Helsingfors-Stockholm einrichten. (Børsen.)

IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

Asien.

Funkenstationen für China. Die chinesische Regierung hat mit der „Marconi Wireless Company" einen Vertrag abgeschlossen, wonach letztere Gesellschaft in Kaschgar, Urumchi und Lanchow-fu je eine Funkenstation errichten will; diese werden mit einer kleineren Station in Sian-Fu in Verbindung stehen und so die bestehenden Überland-

telegraphen ergänzen. China erhält dadurch den längsten Überlandtelegraphendienst der Welt.

(New York Times. 17. X. 18.)

Amerika.

Das Funkspruchnetz der Ver. Staaten. In Nordamerika können Belmar, Tuckerton, Marion und Sayville mit Europa, der Panamazone und der Küste des Stillen Meeres, San Francisco, San Diego und anderen Punkten verkehren. Die Philippinen stehen durch Pearl Harbour, Hawai mit Amerika in Verbindung. Zwischen Kalifornien und Japan besteht regelmäßiger Verkehr. In Honolulu ist die stärkste Funkenstation der Erde mit etwa 5000 sm Reichweite. Auch über Südamerika sind Stationen im Bau, eine im Magellangebiet ist Bindeglied für die von der englischen Regierung auf den Falklands-Inseln errichtete Station.

(Schiffahrts-Ztg., 16. XI. 18., S. 11.)

Drahtlose Großstation in Argentinien. Es verlautet, daß die britische Regierung ihre Zustimmung zur Verschiffung des zum Bau einer drahtlosen Station in Veronica (Argentinien) notwendigen Materials gegeben haben soll. Diese Station soll imstande sein, mit fast allen Ländern der Erde direkt zu telegraphieren.

(Ztg. des Ver. dtsch. Eisenb.-Verw. Nr. 83, S. 862.)

Australien.

Luftpostverbindung Australien—London? In einer Zusammenkunft führender Geschäftsleute in Sydney wurde der Plan eines Luftpostdienstes erörtert. Der Flug soll 150 Stunden dauern. Ausreichendes Kapital wurde sofort für diesen Zweck gewährleistet unter der Voraussetzung, daß die Erlaubnis zur Ausführung des Planes erteilt wird.

(Times.)

Bücherbesprechungen.

Dr. Manuel Saitzew, Priv.-Doz. für Nationalökonomie und Statistik an der Univ. Zürich: **„Die Motorenstatistik, ihre Methode und ihre Ergebnisse."** Eine Studie aus dem Gebiete der internationalen Wirtschaftsstatistik. Zürich, Verlag Rascher & Cie., 1918. 275 Seiten. Preis 20 Mark.

Die vorliegende dankenswerte Studie, an der der Verfasser schon 1911 zu arbeiten begonnen hat, ist rein wirtschaftsstatistischer Art und setzt keine spezielleren technischen Kenntnisse voraus. Nur in der Einleitung „Der Motor und seine Hauptarten" werden einige technisch-physikalische Begriffe erörtert. Der Hauptteil des Buches gibt an Hand zahlreicher, guter Tabellen und unter Benutzung einer umfassenden Literatur ein treffliches Bild von der Entwicklung der Benutzung motorischer Kraft in allen wichtigen Kulturstaaten. Der Anteil der einzelnen Industrien, die Einteilung der vorhandenen Motoren nach der Art der Krafterzeugung (Dampf- und Wasserkraft), die Beziehungen zwischen Motorenstärke und Arbeiterzahl, zwischen Motorenverwendung und Betriebsgröße, motorischer Kraft und Bevölkerungsgröße und allerhand ähnliche Themen von wirtschaftswissenschaftlichem Interesse werden in gründlicher Weise erörtert. H.

Dr.-Ing. Leo Sympher, Oberbaurat und Ministerialdirektor: **„Die zukünftige Entwicklung der deutschen Wasserwirtschaft".** Mit drei farbigen Tafeln. Heft 9 der Schriften der „Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft". Carl Heymanns Verlag, Berlin 1918. Preis 2,50 Mark.

Ebenso wie Heft 6 der Gesellschaftsschriften „Mitteleuropäische Verkehrspolitik" von Gottfried Zoepfl ist auch die Symphersche Schrift in erster Linie dem in Deutschland durch Hemmungen partikularistischer Natur noch recht ungleichmäßig entwickelten und im ganzen zurückgebliebenen Binnenwasserverkehr gewidmet. In klarer Vortragsform entsprechender Einteilung sind die leitenden Gesichtspunkte ausgeführt, wobei Sympher unter voller Würdigung der notwendigen riesigen Aufwendungen den Standpunkt vertritt: „Im großen und ganzen muß die Wasserwirtschaft sich selber tragen, sonst würde sie eben nicht wirtschaftlich sein." Als dringendsten Kanalbau bezeichnet Sympher den Ausbau des Mittellandkanals. Nicht minder wichtig erscheint ihm der Ausbau der so häufig unter Niedrigwasser leidenden deutschen Ströme Elbe und Oder. Diesem Nachteil ist am besten durch Talsperren abzuhelfen, wie das Beispiel der Weser zeigt, die durch die Edersperre bereits die Gefahren der Trockenjahre nahezu überwunden hat. Zum Schluß werden wasserwirtschaftliche Anlagen im Zusammenhang mit dem Rhein—Hannover-Kanal betrachtet, darunter die Edertalsperre, mit 202 Millionen Kubikmeter Fassung die weitaus größte Talsperre Deutschlands. Es ist vielleicht von Interesse, dazu die natürliche Talsperre des Rheins, den Bodensee, mit 47 Milliarden Kubikmeter Fassung in Vergleich zu stellen, um sich die ungeheure natürliche Überlegenheit des Rheins zu vergegenwärtigen.

In der Aussprache traten besonders die Herren Geh. Hofrat Bruckmann-Heilbronn, Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Flamm-Berlin und Geh. Oberregierungsrat Prof. Dr. Zoepfl-Berlin durch längere Ausführungen hervor. Ersterer trat für den Neckar—Donau-Kanal ein, letzterer brach im Rahmen gedankenreicher verkehrspolitischer Ausführungen für den Rhein—Main—Donau-Kanal eine Lanze, während Prof. Flamm die Finanz- und Organisationsfragen der Wasserwirtschaft behandelte.

Der Gesamtinhalt des Heftes wirkt durch die Vortragsform so flüssig und anschaulich, daß die aufgerollten Probleme auch dem Laien anziehend und verständlich werden.

P. L.

Königsbergs Großschiffahrtswege nach Litauen, der Ukraine und Polen. Im Auftrage der Kgl. Haupt- und Residenzstadt Königsberg i. Pr. und der Handelskammer zu Königsberg von M. Contag, Geh. Baurat, und Fritz Simon, Syndikus der Handelskammer.

Wenn auch der politische Wirrwarr im Osten die Zeit zur Erörterung von wichtigen internationalen Kulturfragen nicht gut gewählt scheinen läßt, so tut es doch wohl, aus den trüben Zuständen der Gegenwart den Blick in die Aufgaben einer schöneren, friedlichen Zukunft zu lenken und zu erkennen, welche großartigen unpolitischen Aufgaben zu erfüllen sind, wenn das jetzige deutsche Fieber ausgerast hat. Was die vorliegende, höchst gründlich und sorgsam durchdachte, mit schönen Karten ausgestattete Denkschrift will, besagt ihr Titel. Sie zerfällt in 5 Hauptkapitel: 1. Der Ausbau der deutschen und osteuropäischen Binnenwasserstraßen im allgemeinen; 2. Der Ausbau der Binnenwasserstraßen in Ostpreußen und seinen Nachbargebieten; 3. Die Wasserstraße Königsberg—Tilsit—Kowno und Wilna; 4. Die Wasserstraße Königsberg—Masurischer Kanal—Grodno—Kiew; 5. Die Wasserstraße Königsberg—Nowogrod—Warschau. Ein „Schlußergebnis" faßt die Königsberger Forderungen zusammen, dessen Notwendigkeit und Tragweite durch zahlreiche Tabellen volkswirtschaftlichen Inhalts veranschaulicht wird. H.

Literatur-Umschau.

Die Erdölleitungen in Rumänien behandelt eine Mitteilung der „Umschau“ [1]): „Rumäniens Petroleumquellen liegen tief im Innern des Landes, nahe der Siebenbürgischen Grenze. Von da führen zu dem großen Ausfuhrhafen Constanza zwei Eisenbahnlinien, die nur eingleisig sind und sich weit vor dem Meere zu einem einzigen Strange vereinigen. Zur Entlastung dieser Bahnen wurde 1912 der Bau einer Erdölfernleitung beschlossen und 1915 in Angriff genommen. Sie sollte von Baico über Ploesti, Faurei, Cernavoda nach Constanza führen — eine Strecke

Erdölleitungen in Rumänien.

von rund 300 km. So wollte man 80% der Petroleumproduktion (von 1913), nämlich 1000000 t Rohöl und 400000 t raffiniertes Petroleum befördern. Hierzu wurden eine Leitung für Rohöl 110—150 cm tief und zwei für Petroleum 60 cm tief in den Boden verlegt. Die Röhren bestehen aus weichem Stahl, haben für das Petroleum 127 mm, für das Rohöl bis Buzan 228 mm, von da ab 254 mm Durchmesser und sind auf Drucke von 76 bzw. 112 Atm. geprüft. . . . Pumpwerke in etwa 100 km Abstand drücken das Erdöl weiter bis nach Constanza. Hier war 1915 an Sammelraum vorhanden: 200000 cbm an staatlichen Behältern und 170000 der Erdölgesellschaft. Die Gesamtkosten sollten sich auf 20 Millionen M. belaufen, das macht rund 67000 M. auf 1 km. — Die Pumpwerke waren errichtet, die Leistungen fest verlegt, nur Motoren und Pumpen fehlten noch; da kam der Krieg. Die Mittelmächte hatten Interesse daran, das Petroleum auf dem kürzesten Weg zu bekommen. Materiallieferungen für eine neue Leitung konnte man der Industrie nicht zumuten. So wurden die schon verlegten Röhren ausgegraben und mit ihnen eine neue Leitung nach Giurgiu an der Donau gebaut. Von da wird der Strom zum Transport benutzt. Vielleicht bleibt dies aber nur ein Kriegsbehelf, und es ersteht in Zukunft eine Fernleitung Rumänien-Deutschland.“

[1]) 7. Sept. 18, S. 455.

Deutscher Wirtschaftskongreß. Über die Gründung dieses bedeutsamen Unternehmens für die Zukunft des jetzt so schwer geschädigten deutschen Wirtschaftslebens entnehmen wir dem Bericht der „Vossischen Zeitung“ (Morgenausgabe vom 17. Dezember 1918):

Der vorbereitende Ausschuß für einen Deutschen Wirtschaftskongreß hatte gestern zu einer öffentlichen Kundgebung des deutschen Wirtschaftslebens und zur konstituierenden Versammlung des ersten Deutschen Wirtschaftskongresses mehr als 600 Delegierte aus allen Gauen Deutschlands (Vertreter von Handelskammern, Handwerkskammern, wirtschaftlichen Verbäuden, Arbeitnehmer- und Arbeitgeberverbänden) um sich versammelt. Nach den Darlegungen des Landrats von Kardorff stellt sich der Deutsche Wirtschaftskongreß folgende Aufgaben:

1. Der Deutsche Wirtschaftskongreß ist aus der Not der Zeit geboren, um die schaffenden Kräfte in Handel, Industrie und Landwirtschaft, Arbeitgeber und Arbeitnehmer ohne Rücksicht auf parteipolitische Meinung auf einer neutralen Plattform zusammenzufassen.

2. Er will in seinen Kundgebungen die Willens- und Meinungsäußerungen aller im wirtschaftlichen Leben stehenden Kräfte zu den grundlegenden Fragen der neuen deutschen Wirtschaft zum Ausdruck bringen und dadurch der breiten Öffentlichkeit zugänglich machen.

3. Er wird sich grundsätzlich auf die bestehenden wirtschaftlichen Einzelverbände, Arbeitsgemeinschaften oder zentralen Organisationen stützen, die Delegierte zum Kongreß entsenden sollen. Ferner sollen auch hervorragende außerhalb von Organisationen stehende Männer der wirtschaftlichen Theorie und Praxis im Kongreß vertreten sein.

4. Er will nicht dauernd tagen, sondern dann zusammentreten, wenn grundsätzliche wirtschaftliche Fragen geklärt und bestimmte Forderungen erhoben werden sollen.

Zuschrift.

Aus führenden Bankkreisen wird uns geschrieben:

„Schon im Verlaufe des Krieges ist der deutsche auswärtige Handel auf ein Bruchteil seiner früheren Höhe zurückgegangen. Wenn man von dem Verkehr mit den skandinavischen Ländern absieht, war die Verbindung mit allen überseeischen Gebieten völlig unterbunden. Die Deutschen im Auslande hatten jede Fühlung mit der Heimat verloren. Deutsche Handelshäuser und Faktureien mußten zwangsweise in Liquidation treten. In den Kolonien unserer Gegner sind die Deutschen entweder interniert oder zur Aufgabe ihres Wohnsitzes gezwungen worden. In denjenigen Gebieten, in denen sie ihr Gewerbe fortsetzen konnten, wurden sie durch den Wettbewerb anderer Nationen verdrängt, die zur Ausnutzung wirtschaftlicher Möglichkeiten freie Hand hatten.

Der unheilvolle Ausgang des Krieges hat die Wunden unseres Wirtschaftskörpers vermehrt. Die wirtschaftlichen Aufgaben, die wir im eigenen Lande zu erfüllen haben, sind überaus groß, aber es gehört mit zu ihrer Überwältigung, daß wir nicht aus der Weltwirtschaft ausgeschaltet werden. Was wir bisher geleistet haben, gibt uns die Hoffnung, daß dies auch nicht geschehen wird. Wenn nach Schluß der Friedensverhandlungen der gegenseitige Haß und die häufig künstlich geschürte Verhetzung der Völker schwinden werden, wenn in jeder Nation das Bewußtsein Wurzel geschlagen haben wird, daß die Schäden des Krieges durch ruhigen friedlichen Wettbewerb am

ehesten ausgeglichen werden können, dann wird es sich zeigen, daß wie überall in der Welt, auch von unseren Gegnern sich die Nachfrage nach denjenigen Erzeugnissen einstellen wird, in denen wir anerkanntermaßen einen Vorsprung besitzen. Dann wird der allmählich wieder beginnende Austausch der Erzeugnisse von Land zu Land die Berechtigung und Notwendigkeit der deutschen Mitarbeit in der Weltwirtschaft erkennen lassen.

Der Zeitschrift „Weltwirtschaft" erwachsen folgende Aufgaben: Dazu beizutragen, alle diejenigen deutschen Elemente die noch im Auslande verblieben sind, zur Mitwirkung dieses Zieles zu gewinnen. Es werden große Fehler vermieden und richtige Anschauungen erweckt werden, wenn es uns gelingen würde, mit Hilfe der Auslanddeutschen eine bessere Kenntnis der Psyche der Ausländer zu erhalten, als es vor dem Kriege der Fall gewesen. Auf diesem Wege werden wir es erreichen, daß unsere Zeitschrift als ein Organ für Weltwirtschaft und Auslandkunde an Bedeutung gewinnt, und daß es ferner in seinem Streben, das Auslanddeutschtum zu fördern, die Fäden wird knüpfen helfen, die durch den Krieg zerrissen worden sind.

Unsere Zeitschrift erhält ein neues Gewand. Nach den drei Richtungen, die hier bezeichnet worden sind, soll sie ausgestaltet werden unter Ausnutzung der Erfahrungen, die uns der Krieg gebracht hat, erfüllt von den Ideen des Völkerbundes, der zum Friedensprogramm gehört und dessen Lehre dahingeht, der Beruf der Völker liege nicht darin, gegeneinander, sondern mit- und füreinander zu arbeiten."

Aus der Tätigkeit der Gesellschaft.

Unter Hinweis auf die Kundgebung am Kopf der Nummer macht die Gesellschaft ihre verehrlichen Mitglieder darauf aufmerksam, daß auch die wesentlich erweiterte Zeitschrift trotz ständig gestiegener Herstellungskosten den Mitgliedern **nach wie vor unentgeltlich** geliefert wird. Das von dem Verlage in dieser Beziehung bewiesene Entgegenkommen sei hiermit dankbar anerkannt. Jedenfalls sieht sich die Gesellschaft in der Lage, ihren Mitgliedern im nächsten Jahre **bei gleichbleibendem Mitgliedsbeitrage** von 20 Mark **mehr als bisher zu bieten.** Ein in der heutigen Zeit vielleicht einzigartiger Fall. Unter diesen Umständen hegen wir die feste Erwartung, daß unsere bisherigen Mitglieder uns treu bleiben und uns, angesichts unserer **jetzt doppelt wichtigen Aufgabe,** nach besten Kräften neue Freunde zuführen werden.

Die Geschäftsführung hat seit Anfang November Hauptmann a. D. Dr. Paul Leutwein übernommen. **Geschäftsstelle nunmehr: Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31. Mitgliederbeiträge** sowie alle Einzahlungen anderer Art sind jedoch **nicht** an die Geschäftsstelle, sondern **nur** an die unten bezeichnete Zahlstelle zu richten.

Mitteilung des Kassenwarts.

Um die Kassenführung zu vereinfachen, bitten wir, **alle** Zahlungen für Mitgliedsbeiträge u. a. **ausschließlich** zugunsten des Konto

Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft
an die Berliner Handels-Gesellschaft, Berlin W 8, Behrenstraße 32/33
Reichsbank-Girokonto, Postscheck 116

zu leisten. Wir ersuchen unsere verehrlichen Mitglieder, den fälligen **Jahresbeitrag für 1919 ohne weitere Mahnung baldigst** an uns abführen zu wollen.

Eingegangene Bücher.

Einsendung von Neuerscheinungen über „Weltwirtschaft" und „Auslandkunde" erbeten an Dr. Paul Leutwein, über „Auslanddeutschtum" an Dr. Fritz Wertheimer. Besprechung vorbehalten. Rücksendung findet keinesfalls statt.

Dalberg, Dr. phil. u. iur. Rudolf, „Die Entwertung des Geldes". Puttkammer & Mühlbrecht, Berlin 1918.

Erzberger, M., „Der Völkerbund". Reimar Hobbing, Berlin 1918.

Grabowsky, Dr. Adolf, „Wege ins neue Deutschland". Friedrich Andreas Perthes, Gotha 1919.

Hoeniger, R., „Das Deutschtum im Ausland", B. G. Teubner, Leipzig. Aus Natur und Geisteswelt, Bd. 402.

Jöhlinger, Dr. Otto, „Der britische Wirtschaftskrieg und seine Methoden". Springer, Berlin 1918.

Kohler, Prof. Dr. Joseph, „Grundlagen des Völkerrechts". Ferdinand Enke, Stuttgart 1918.

Rothe, Dr. Fritz, „Nach dem Kriege". Volksvereins-Verlag, M.-Gladbach 1918.

Schulte im Hofe, Dr. A., „Auswanderung und Auswanderungspolitik. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin 1918.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilungen „Weltwirtschaft" und „Auslandkunde" Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, und Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für „Auslanddeutschtum" Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart, Königstr. 15; für die Inserate Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. — Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Berlin W 8.

WELTWIRTSCHAFT

ZEITSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

UND DEM

DEUTSCHEN AUSLAND-INSTITUT-STUTTGART

IX. Jahrgang | Februar 1919 | Nr. 2

Der Nordseehäfenkanal Bramsche—Bremen—Hamburg*).

Von Syndikus H. Michelau-Bremen.

Der Gedanke des Bramscher Kanals, wie er im allgemeinen kurz genannt wird, ist in der Öffentlichkeit zum ersten Male gelegentlich eines Vortrages des Baurats Contag am 2. Februar 1916 im Großen Ausschuß des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt in Berlin erwähnt worden. Hierbei streifte Baurat Contag im Anschluß an das von ihm bearbeitete Projekt einer Verbindung zwischen Weser und Elbe in Richtung Vegesack—Stade ganz kurz auch den Plan einer Abzweigung aus dem Mittellandkanal nach den Hansestädten in Richtung Osnabrück—Bremen. Erst zwei Jahre später hat man dann Näheres über diesen Kanalplan durch einen Aufsatz des Geschäftsführers des Bremer Kanalvereins in der Weser-Zeitung vom 13. März 1918 erfahren[1]). Seitdem hat zwar das Projekt Tages- und Fachzeitschriften des öfteren beschäftigt[2]), in der breiteren Öffentlichkeit ist es aber auch heute noch so gut wie unbekannt. — Zum Verständnis der diesem „Nordseehäfenkanal" zugrunde liegenden Gedanken und Ziele ist ein kurzes Eingehen auf die Wettbewerbslage unserer großen beiden Seehäfen Hamburg und Bremen notwendige Voraussetzung.

Für die Bedeutung eines Seehafens ist die Verbindung mit seinem Hinterland von entscheidender Bedeutung[3]). Je billiger die rückwärtigen Transportwege sind, über die er verfügt, desto umfangreicher wird sein Hinterland und damit der Güterverkehr sein, desto größer somit auch seine Anziehungskraft auf den Seeverkehr. Denn da die durch den internationalen Wettbewerb bestimmten Seefrachten bei den im transozeanischen Seeverkehr nur geringen Entfernungsunterschieden für die deutschen, holländischen und belgischen Nordseehäfen fast gleich sind, so wird die Billigkeit eines Hafens, die — neben den Kosten des Umschlages im Hafen selbst — vor allem durch die Höhe der Binnenfrachten bestimmt wird, für die Wahl des Beförderungsweges meistens ausschlaggebend sein. Da auch im überseeischen Verkehr das Massengut überwiegt, dieses aber auf Wasserstraßen billiger als auf dem Bahnwege fährt, und jede Frachtverbilligung angesichts der nur schwer herabsetzbaren Kosten der Produktion von wachsender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit auf dem Auslandsmarkt ist, so werden in dem Wettbewerb der Nordseehäfen die am besten gestellt sein, die über die besten Wasserstraßen verfügen. Die leistungsfähigste und daher billigste Wasserstraße ist aber der Rhein. Weder die Elbe noch viel weniger die Weser können sich mit ihm vergleichen, wie ein Blick in den Atlas zeigt. Diese natürlichen Vorzüge des Rheins sind noch verstärkt worden durch unsere bisherige Verkehrspolitik, die mit dem Bau des Rhein—Herne-Kanals, des Lippe-Seiten-Kanals und der Kanalisierung des Mains das Einflußgebiet des Rheins ganz wesentlich nach Osten hat erweitern helfen und dadurch vor allem den Hauptsitz der deutschen Industrie, Rheinland-Westfalen, fast vollständig zum unangreifbaren Einflußgebiet des Rheins gemacht hat.

Einige Zahlen werden diese Verschiedenheit der Wettbewerbsgrundlagen für die deutschen und ausländischen Nordseehäfen am deutlichsten veran-

*) Der Aufsatz ist Anfang Oktober 1918 geschrieben, berücksichtigt also noch nicht die seitherigen Umwälzungen.

[1]) Dieser Aufsatz ist mit einer Reihe anderer kanalpolitischer Artikel der Weser-Zeitung vom Bremer Kanalverein als Sonderabdruck unter der Bezeichnung „Unsere Binnenwasserstraßen und die deutschen Nordseehäfen" herausgegeben; wichtiges Material für die Beurteilung des ganzen Fragengebiets ist darin zusammengetragen.

[2]) Vgl. insbesondere „Die freie Donau" vom 15. Mai 1918 mit den beiden Aufsätzen von Dr. Grabein: „Der Kanal vom rheinisch-westfälischen Industrierevier zur deutschen Nordsee" S. 283 und von Generaldirektor Heineken: „Die Stellung der deutschen Seeschiffahrt zum Ausbau der Binnenschiffahrtswege" S. 285; Rhein.-Westf. Ztg. vom 27. März und 25. Mai 1918; Schwäbischer Merkur (Stuttgart) vom 26. September 1918; auch in dem Vortrage des Ministerialdirektors Dr. Sympher auf der Tagung der Weltwirtschaftlichen Gesellschaft in Berlin im Mai 1918 wurde der Bramscher Kanal erwähnt (s. S. 15 des als Vereinsschrift Heft 9 der deutschen weltwirtschaftlichen Gesellschaft abgedruckten Vortrages).

[3]) Vgl. Erwin v. Beckerath: „Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung", Berlin 1918, Julius Springer, S. 56 ff., ein für das Verständnis der Stellung der Nordseehäfen in unserem Wirtschaftsleben grundlegendes Werk.

schaulichen[4]). In dem Zeitraum von 1880—1913 ist der Seeschiffsverkehr von Rotterdam auf das Achtfache (von 1,6 auf 12,7 Mill. Netto-Reg.-T.), der von Bremen dagegen nur auf etwa das Fünffache (von 1,1 auf 5,2) angewachsen, zugleich ein charakteristisches Bild für die Überlegenheit eines vorwiegend über gute Binnenwasserwege verfügenden Seehafens über einen vorwiegend auf Eisenbahnen angewiesenen. In dem gleichen Zeitraum stieg der mit dem Binnenschiff beförderte Teil des Güterverkehrs in Hamburg, dem über die ausgedehntesten Binnenwasserwege verfügenden deutschen Nordseehafen, auf das Siebenfache (von 1,5 auf 10,4 Mill. T.), dagegen in Rotterdam, dem

Der Nordseehäfenkanal Bramsche—Bremen—Hamburg.

über den besten und billigsten Wasserweg verfügenden fremden Wettbewerbshafen, auf das Siebzehnfache (von 1,3 auf 22,7 Mill. T.). Es entfielen dementsprechend 1913 von dem gesamten binnenländischen Verkehr der einzelnen Seehäfen in Rotterdam allein 90 v. H. auf den Wasserweg und nur 10 v. H. auf den Bahnweg, in Hamburg 60 bzw. 40 v. H. Bei dem überwiegend auf den Bahnweg angewiesenen Bremen war der Anteil des Wasserweges am gesamten Binnenverkehr nur 20 v. H., in Antwerpen 35 v. H. Ermittelt man den Anteil des Binnenwasserverkehrs an dem gesamten Güterverkehr der sämtlichen deutschen und holländisch-belgischen Seehäfen, so findet man, daß bei den ersteren 50 v. H., bei den letzteren dagegen 75 v. H. des gesamten Güterverkehrs sich der Flüsse und Kanäle bedient. Der gesamte Güterverkehr dieser Seehäfen betrug 1913 rund 101 Mill. T. (davon 51 Mill. T. Anteil der deutschen Seehäfen), der Anteil des Binnenschiffsverkehrs rund 63 Mill. T. Bei einer gesamten Güterbeförderung auf den deutschen Binnenwasserstraßen von ebenfalls rund 101 Mill. T. entfielen also beinahe zwei Drittel auf den Verkehr mit den Seehäfen. Die Grundlage der Binnenschiffahrt bildet also die Seeschiffahrt. Für die Richtung unserer zukünftigen Wasserstraßenpolitik muß diese Tatsache ausschlaggebend sein[5]).

Die in jenen Zahlen zum Ausdruck kommende Überlegenheit der holländisch-belgischen Häfen wird noch erheblich verstärkt durch ihre gegenüber den deutschen Häfen ungleiche verkehrspolitische Behandlung. Während z. B. Bremen an der Verbesserung der Weser durch Talsperren mit über 7 Mill. Mark, sowie an den Garantien für den Mittellandkanal von Bergeshövede zur Weser mit 19 v. H. und für die Aller-Kanalisierung mit 50 v. H. beteiligt ist, außerdem die Weser nach dem Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 bald der erste, aber auch vorläufig einzige mit Abgaben belastete deutsche Strom sein wird, steht den fremden Rheinseehäfen der leistungsfähigste deutsche Strom abgabenfrei zur Verfügung, wie ihnen ebenso die großen Vorteile des Ausbaues des westdeutschen Kanalnetzes ohne jede Gegenleistung zugefallen sind. Vor allem aber werden bei den holländisch-belgischen Häfen sowohl die Kosten der Hafenanlagen selbst von dem Gesamtstaat getragen, während die entsprechenden Kosten bei Bremen und Hamburg allein von diesen kleinen Stadtstaaten aufgebracht werden müssen[6]). Bremen und Hamburg sind daher gezwungen, wesentlich höhere Gebühren in ihren Häfen zu erheben als Antwerpen und Rotterdam, was letzteren oft schon allein das Übergewicht über ihre hansestädtischen Wettbewerber gibt.

---

[4]) Die Zahlen sind zur Hauptsache der umfangreichen Kanalstudie von Oberbaudirektor Rehder über den Nord-Süd-Kanal und das zukünftige mitteldeutsche Kanalnetz (Lübeck 1918) entnommen, insbesonderc S. 248ff. Das Hauptverdienst dieses Werkes liegt in dem überzeugenden Nachweis der Notwendigkeit einer die deutschen Nordseehäfen berücksichtigenden Kanalpolitik; im übrigen gehen die R.schen Vorschläge vielfach weit über jedes erreichbare und auch erforderliche Maß hinaus (s. die kritische Betrachtung von Dr. Dronke: „Zur Wasserstraßenpolitik" in der Zeitschr. f. Binnenschiffahrt, Sep.-Heft 1918 S. 172).

[5]) Vgl. Rehder aaO. S. 242ff.; ferner Dr. h. c. Alfred Lohmann: „Ziele der deutschen Wasserstraßenpolitik" im Maiheft 1917 von „Nord und Süd"; ebenso den Aufsatz „Reichswasserstraßen", Abendausg. Köln. Ztg. vom 3. Mai 1917.

[6]) So hat Bremen für seine Häfen und Zufahrtstraßen von See bisher rund 275 Mill. Mark aufgewendet; dagegen hat von den Kosten der Antwerpener Anlagen bis 1912 der Belgische Staat 325 Mill., die Stadt Antwerpen aber nur 131 Mill. Fr. getragen; vgl. hierzu Hermann Schumacher: „Antwerpen. Seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben", München-Leipzig 1916, S. 70; ferner de Thierry: „Weltgeschichte und Seehäfen" im Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1918 S. 73.

Einen Ausgleich für die vielfachen Vorteile, deren sich die fremden Rheinseehäfen im Wettbewerb gegenüber Bremen und Hamburg erfreuen, haben diese Hansestädte stets in erster Linie in der Verbesserung und Ergänzung der rückwärtigen Wasserwege erblickt. Freilich können sich solche Wünsche, insbesondere die Bremens, das auf den am wenigsten leistungsfähigen Strom angewiesen und weit mehr als Hamburg dem Wettbewerb des Rheins ausgesetzt ist, nicht lediglich auf die Verbesserung des Fahrwassers von Weser und Elbe beschränken. Auf diese Weise ist dem Wettbewerb der fremden Rheinseehäfen nicht zu begegnen. Dieses Ziel kann nur durch eine leistungsfähige Verbindung der Elb- und Weserhäfen mit dem wichtigsten deutschen Wirtschaftsgebiet, Rheinland-Westfalen, erreicht werden, die ihnen durch ihre wesentlich billigeren Wasserfrachten dieses wichtige Hinterland näherbringt. Den geeignetsten Weg hierfür glaubt Bremen heute in der Gestalt des Bramscher Kanals gefunden zu haben.

Seine Linienführung ist etwa folgende: In der Nähe von Bramsche östlich der Einmündung des Osnabrücker Stichkanals in den Mittellandkanal, ungefähr bei km 184 ab Rhein, abzweigend läuft der Kanal in ziemlich gerader Richtung, etwa über Diepholz und Harpstedt, nach Bremen, wo er unterhalb der Stadt in die Weser einmündet. Ein kurzer Stichkanal nach Delmenhorst, der wichtigsten oldenburgischen Industriestadt, ist vorgesehen. Diese Strecke vom Mittellandkanal bis zur Weser, der eigentliche Bramscher Kanal, ist etwa 92 km lang. Die Zahl der Schleusen beträgt 8, die (zu je 3,5 km gerechnet) eine Betriebslänge des Kanals von 120 km ergeben. Die Entfernung von Bremen bis Bergeshövede, der Einmündung des Mittellandkanals in den Dortmund—Ems-Kanal, beträgt über den Bramscher Kanal 134,3 Entfernungskilometer und 162,3 Betriebskilometer gegenüber dem Wege über die Weser (Minden) mit 264,8 Entfernungskilometer und 289,3 Betriebskilometer. Die Kosten des Bramscher Kanals sind auf Grundlage der Friedenspreise und bei doppelten Schleusensätzen mit etwa 64 Mill. Mark veranschlagt. — Seine Fortsetzung nach Hamburg findet der Bramscher Kanal in dem sogenannten Stader Kanal, einem seit langen Jahren von Interessenten des Regierungsbezirkes Stade verfolgten Projekt. Von der Weser 12,5 km unterhalb der Hafenanlagen Bremens bei Vegesack abzweigend führt er die Lesum hinauf durch die Täler der Hamme und Schwinge über Bremervörde und Stade zur Süder-Elbe bei Moorburg unterhalb Hamburg. Die Kosten der eigentlichen Kanalstrecke von 88,5 km Länge (die ganze Strecke Bremen—Hamburg—Moorburg ist 126 km lang), die nur 2 Schleusen erfordert und ebenso wie die Bramscher Strecke keine besonderen Geländeschwierigkeiten bietet, sind auf etwa 40 Mill. Mark berechnet. Die Länge Hamburg—Moorburg—Bergeshövede über den Stade—Bramscher-Kanal beträgt 259,8 Entfernungskilometer und 294,8 Betriebskilometer, die Länge Hamburg—Reiherstieg—Bergeshövede über die Elbe und den Mittellandkanal (Mittellinie) 609,4 Entfernungskilometer und 619,9 Betriebskilometer. Es bedeutet also der neue Wasserweg für Bremen eine Abkürzung des jetzigen Weges über Minden um 130 Entfernungskilometer und 113,5 Betriebskilometer, für Hamburg eine Abkürzung des zukünftigen Weges über Magdeburg um 349,2 Entfernungskilometer und 325 Betriebskilometer.

Ist nun dieser neue Weg in der Lage, einen gewissen Ausgleich in der schwierigen Wettbewerbslage der beiden größten deutschen Seehäfen herbeizuführen? — Vor Beantwortung dieser Frage muß man sich darüber klar sein, daß auch der Bramscher Weg nicht mit dem Rhein selbst in Wettbewerb treten kann. Es ist zu bezweifeln, ob es wirtschaftlich überhaupt möglich sein wird, ein einmal auf dem Rhein befindliches, nach See bestimmtes Gut nach einem deutschen Hafen abzulenken. Denn eine billigere und bessere Wasserstraße nach See als der Rhein ist nicht gut denkbar. Daß insbesondere ein künstlicher und mit Abgaben belasteter Wasserweg dazu nicht imstande sein wird, ist als zweifellos anzunehmen. Dem mit den niedrigsten Abgaben belasteten Dortmund—Ems-Kanal ist dies bisher jedenfalls nicht gelungen. Im Gegenteil, läuft doch infolge des durch den Rhein—Herne-Kanal erleichterten Wettbewerbs die Grenze des Einflußgebiets des Rheins nur wenige Kilometer von dem Dortmund—Ems-Kanal selbst entfernt, bei Getreide hat der Rhein sogar auf dem Kanal bis südlich Münster vordringen können[7]).

Muß daher das Ziel des Bramscher Kanals auch niedriger gesteckt werden, so bleibt es doch lohnend genug, wenn es mit seiner Hilfe den Elb- und Weserhäfen gelingt, wenigstens bis zum östlichen Teil des Kohlen- und Industriebezirks, etwa bis Gelsenkirchen, vorzudringen, d. h. also, wenn es dieser Kanalweg vor allem ermöglicht, westfälische Kohle an der Elbe und Weser wettbewerbs- und ausfuhrfähig zu machen. Auch die Bauwürdigkeit des Bramscher Kanals hängt, wie die fast aller Binnenwasserstraßen, von den Beförderungsmöglichkeiten der Kohle ab. Hierfür bietet der neue Weg die denkbar günstigsten Aussichten, vorausgesetzt, daß die Kohle mit keinem höheren als dem für Kali geltenden Abgabensatz von 0,25 Pf. für das Tonnenkilometer belastet wird. Rechnet man hierzu als Kahnmiete und Schleppkosten den Sympherschen Satz von 0,5 Pf. für das Tonnenkilometer[8]), so betragen die reinen Frachtkosten Gelsenkirchen—Bremen bei 248 Entfernungskilometern und 290 Betriebskilometern 2,07 Mark, bei der um 68 km (die abgabenfrei sind) längeren Strecke Gelsenkirchen—Bremerhaven 2,41 Mark. Für die Strecke Gelsenkirchen—Hamburg stellt sich bei 374 Entfernungskilometern (davon 37,5 km abgabenfrei) und 423 Betriebskilometern der Frachtsatz auf 2,95 Mark. Demgegenüber standen vor dem Kriege die Eisenbahnfrachten Gelsenkirchen—Bremen mit 4,80 Mark

[7]) Vgl. die Leipziger Dissertation von Karl Sewering: „Die Wettbewerbsfähigkeit des Dortmund—Ems-Kanals", Weida i. Thür. 1917, S. 19ff.

[8]) Vgl. Sympher: „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein—Elbe-Kanals", Berlin 1899, Anlage 12 S. 10.

für Bunker- und 5,60 Mark für Industriekohle, Gelsenkirchen—Hamburg mit 5,60 Mark für Bunker- und Industriekohle. Die Seefrachten für englische Kohle nach Hamburg betrugen etwa 3,50 Mark die Tonne[9]). Als Beförderungspreis, der deutsche Kohle vor dem Kriege über Elbe und Weser ausfuhrfähig gemacht haben würde, ist von Sachverständigen etwa 2,50 Mark für die Tonne bezeichnet worden.

Ein Vergleich dieser Frachtsätze zeigt also die starke Wettbewerbsfähigkeit des Bramscher Kanals für dieses grundlegende Massengut. Für den Umfang der ihm damit zufallenden Kohlenmengen geben die Kohlenbezüge der Elb- und Weserhäfen einen sicheren Anhalt[10]). Hamburg und seine Nachbarhäfen empfingen 1913 rund 9 Mill. T., darunter 5,7 Mill. T. englische[11]) und 3 Mill. T. westfälische Kohle. Ihr eigener Verbrauch einschließlich Bunkerkohlen betrug rund 5 Mill. T. Der Rest von rund 4 Mill. T. ging in die Nachbargebiete, zur Hauptsache jedoch nach Berlin (über 2 Mill. T., davon fast 1,4 auf der Elbe). Die bremischen Weserhäfen (also ohne die oldenburgischen und preußischen) empfingen 1913 1,7 Mill. T., darunter 1,3 Mill. T. deutsche und 0,3 Mill. T. englische Kohle; ihr Verbrauch einschließlich Bunkerkohlen betrug 1,5 Mill. T. Da der Bramscher Weg der Bahn weit überlegen ist und er ferner die westfälische Kohle in den Stand setzt, die englische Kohle an der Küste zu verdrängen, so kann mit dem Übergang fast des gesamten Kohlenverkehrs dieser Häfen auf den neuen Kanalweg gerechnet werden. Außerdem macht aber der Bramscher Weg die Westfälische Kohle in den Weserhäfen auch ausfuhrfähig. Damit würde er die sehr erwünschte Rückladung bringen, deren Mangel bisher einen erheblichen Teil der auf Weser und Elbe beladen einkommenden Tonnage zwingt, in Ballast wieder auszulaufen[12]). Nach dem Bestimmungsort dieser leeren Tonnage würden 1913 rund 1,1 Mill. Netto-Reg.-T. für eine Kohlenausfuhr von der Weser in Frage gekommen sein, d. h. also (nach dem Satze von 1:2,5 in Ladungsgewicht umgerechnet) rund $2^3/_4$ Mill. T. Es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß sich auch über die Elbhäfen eine erhebliche Kohlenausfuhr entwickeln wird. Für die folgende Verkehrsberechnung soll vorsichtigerweise nur mit einer Ausfuhr von je 2 Mill. T. über Weser und Elbe gerechnet werden.

Läßt man den bis zur Fertigstellung des Kanals eintretenden Verkehrszuwachs ganz unberücksichtigt, so wird man auf dem neuen Weg allein mit einem Kohlenverkehr von mindestens rund 3,5 Mill. T. (1,7 + 2) nach der Weser und rund 8 Mill. T. (6 + 2) nach der Elbe[13]) rechnen können. Sonstige Talladung soll für Bremen nur mit $^1/_2$ Mill. T., für Hamburg nur mit 1 Mill. T. angenommen werden, ferner die Bergladung (nach den Sympherschen Berechnungen für das Verhältnis von Berg- und Talladung) mit etwa $^1/_5$ der gesamten Talladung. Es ergibt sich dann ein Gesamtverkehr von rund 5 Mill. T. für Bremen (3,5 + 0,5 + 1) und rund 11 Mill. T. für Hamburg (8 + 1 + 2). Die Abgaben für Kohle sind, wie oben erwähnt, mit 0,25 Pf., für den übrigen Verkehr (nach dem Durchschnitt der für den Mittellandkanal geltenden 5 Abgabenklassen) mit 0,75 Pf. für das Tonnenkilometer eingesetzt. Die Rentabilitätsberechnung zeigt dann das folgende Bild:

Strecke Bramsche—Bremen:

3,5 + 8 Mill. T. zu 0,25 Pf. = ...	28 750,— M.
1,5 + 3 Mill. T. zu 0,75 Pf. = ...	33 750,— „
zusammen	62 500,— M.

für das Kilometer, d. h. bei 92 abgabepflichtigen Kilometern = 5750000 Mark Abgaben. Damit würde sich das Baukapital von 64 Mill. Mark, nach Abzug von 1 v. H. für Unterhaltung und Betrieb und 0,5 v. H. für Tilgung, noch mit fast 7,5 v. H. verzinsen.

Strecke Bremen—Hamburg:

8 Mill. T. zu 0,25 Pf. = ...	20 000,— M.
3 Mill. T. zu 0,75 Pf. = ...	22 500,— „
zusammen	42 500,— M.

für das Kilometer, d. h. bei rund 89 abgabepflichtigen Kilometern = 3 782 000 Mark Abgaben. Das Baukapital von 40 Mill. Mark würde also, nach den Abzügen für Unterhaltung, Betrieb und Tilgung, eine Verzinsung von fast 8 v. H. ergeben.

Höher jedoch als die gute Wirtschaftlichkeit des Bramscher Kanals sind seine allgemeinen Vorzüge für das nationale Wirtschaftsleben einzuschätzen. Die erhebliche Verbilligung der Kohlenfracht, die z. B. für Hamburger Industriekohle fast die Hälfte der Eisenbahnfracht beträgt, wird unserer Industrie an Elbe und Weser den ausländischen Wettbewerb erleichtern. Die Ablenkung des umfangreichen Kohlenverkehrs von der Bahn auf den Wasserweg wird den vor dem Kriege mit jedem Jahre zunehmenden Wagenmangel im Industriegebiet beseitigen helfen, mit dem auch in Zukunft gerechnet werden muß, da der Wagenpark der

---

[9]) Allen Berechnungen dieses Aufsatzes liegen die Verhältnisse vor dem Kriege zugrunde. Soweit später eine Steigerung eintritt, ist anzunehmen, daß dies überall im gleichen Verhältnis geschieht, so daß also auch das Verhältnis der Kanal-, Eisenbahn- und Seefrachten zueinander im wesentlichen unverändert bleibt.

[10]) Näheres hierüber vgl. Vorlage des Ministers der öffentlichen Arbeiten an den preußischen Landeseisenbahnrat vom 8. November 1916.

[11]) Die Einfuhr englischer Kohle nach den deutschen Nordseehäfen und den schleswig-holsteinischen, lübischen und mecklenburgischen Ostseehäfen belief sich 1913 auf $7^1/_4$ Mill. T. Die englische Kohlenausfuhr nach deutschen Häfen betrug 1913 insgesamt 9 Mill. T. oder 12,2 v. H. der englischen Gesamtausfuhr von 74,5 Mill. T.; sie wurde nur noch von der Ausfuhr nach Frankreich mit 12,9 Mill. und nach Italien mit 9,8 Mill. T. übertroffen.

[12]) Auf der Weser standen 1913 5,3 Mill. Netto-Reg.-T. einkommend 1,5 Mill. leer ausgehend gegenüber. — Aus den Elbhäfen mußten 1913 von 14,2 Mill. Netto-Reg.-T. einlaufend aus Mangel an Rückladung 4,2 Mill. T. in Ballast auslaufen, größtenteils Kohlendampfer, die also mit dem Aufhören der englischen Kohleneinfuhr verschwinden werden, wodurch sich der Leerraum auf der Elbe ausgehend um mehr als die Hälfte vermindern dürfte.

[13]) Der Hamburger Umschlag nach Berlin von über 2,5 Mill. T. wird später dem Mittellandkanal zufallen.

Bahnen nicht auf die Verkehrsspitzen eingerichtet werden kann. Der Ersatz der englischen Kohle durch die deutsche erhält den jährlich viele Millionen betragenden Gegenwert der heimischen Wirtschaft; ebenso führt ihr eine starke deutsche Kohlenausfuhr[14]) erhebliche neue Werte zu. Dem rheinisch-westfälischen Bergbau eröffnen sich weite Möglichkeiten. Ferner wird Kohle als Ausfuhrmassengut die erhebliche passive Tonnagebilanz unserer Häfen (vgl. Anm. 12) beseitigen, ihnen damit im überseeischen Verkehr eine größere Anziehungskraft verschaffen und frachtverbilligend auch auf unsere Einfuhr wirken. Eine steigerungsfähige überseeische Kohlenausfuhr gibt aber vor allem auch die Grundlage zur Vergrößerung der deutschen Trampflotte[15]) und wird große, bisher fremden Flaggen zufallende Frachteinnahmen[16]) dem deutschen Volksvermögen zuführen, wovon u. a. besonders unsere Zahlungsbilanz Vorteil hätte. Die Bedeutung einer wachsenden Handelsflotte für die Werft-, sowie für die Stahl- und Eisenindustrien ist bekannt. Weiter wird an einem stärkeren Güterverkehr in unseren Nordseehäfen die deutsche Flagge den größten Anteil haben, nicht wie bei fremden Häfen die ausländische. Es trifft z. B. nicht zu, daß deutsche Dampfer ihre Ladungen ebensogut in Antwerpen und Rotterdam wie in Hamburg und Bremen finden, denn nur der heimische Hafen bevorzugt auch die heimische Flagge[17]). Was schließlich ein neuer, starker Güterverkehr über deutsche Häfen für die am Umschlag in den Seehäfen beteiligten Kreise bedeutet, ergibt sich daraus, daß vor dem Kriege auf jede umgeschlagene Tonne Ladung rund 1,50 Mark an Kosten entfielen, davon allein etwa 1 Mark auf Arbeitslöhne. — Alle diese Vorteile würden letzten Endes zu einer Stärkung unserer großen Seehäfen führen und ihnen insbesondere die für unser ganzes Wirtschaftsleben so außerordentlich wichtige Aufgabe erleichtern, sich immer mehr zu nationalen Stapelplätzen und Rohstoffmärkten zu entwickeln[18]).

Es erübrigt sich zum Schluß noch die Prüfung der Frage, ob durch den Bramscher Kanal eine Benachteiligung anderer deutscher Interessen zu befürchten ist. Derartige Befürchtungen werden sich jedoch gerade gegen diesen Kanal kaum erheben lassen. Wirkt er doch, wie wir sahen, in erster Linie verkehrsschaffend, verkehrsablenkend dagegen nur, soweit er den bisherigen Kohlenverkehr der Bahn nach Weser und Elbe betrifft, nicht aber auch hinsichtlich der vorhandenen Wasserstraßen. Die großen, neuen Verkehrsmengen, mit denen der Bramscher Kanal rechnet, werden weder dem Mittellandkanal noch dem Dortmund—Ems-Kanal entzogen, da sie auf diesen Kanälen, als nicht wettbewerbsfähig, überhaupt nicht zur Beförderung kämen. Diesen Nachweis für einen Verkehr über Mittellandkanal und Elbe nach Hamburg zu führen, ist unnötig; die Länge der Entfernung schließt jeden Wettbewerb von vornherein aus. Zweifelhaft erscheint das auf den ersten Blick bezüglich des Weges über Mittellandkanal und Weser nach Bremen, der nur 130 km länger ist. Die dieser Mehrlänge entsprechende Mehrfracht von mindestens 1 Mark würde jedoch in jedem Falle die Ausfuhrfähigkeit der Kohle über die Weser sowie den Ersatz der englischen Kohle in Hamburg verhindern und damit die ersten Aufgaben des Bramscher Weges nicht erfüllen. Aber auch einer nennenswerten Beförderung westfälischer Kohle nach Bremen wird, wenigstens was Bunkerkohle betrifft, die Beschaffenheit der Weser mit ihren meistens unzureichenden, ständig stark wechselnden Wasserständen hindernd im Wege stehen. Hinter der Tauchtiefe des Mittellandkanals mit 1,85 m (später mit 2 m) wird die Weser auch nach ihren im Reichsschiffahrtsabgabengesetz vorgesehenen Fahrwassertiefen zurückstehen und entweder wertverschlechternde Leichterungen in Minden oder frachtverteuernde Teilbeladungen schon auf dem Kanal notwendig machen[19]). Es kann also der Weg über Minden den Bramscher Weg nicht ersetzen. Der teilweise auf ihn übergehende bisherige Weserverkehr des Mittellandkanals wird durch den zu erwartenden starken Durchgangsverkehr nach Vollendung des Mittellandkanals mehr als aufgewogen werden; den dadurch etwa entstehenden Ausfall an Abgaben aber wird der auf der Strecke Bergeshövede bis Abzweigung Bramsche neu hinzukommende Verkehr um das Vielfache ausgleichen.

Stärker hervorgetreten sind dagegen gewisse Befürchtungen einer Schädigung Emdens durch den Bramscher Kanal[20]). Solche Befürchtungen

---

[14]) Eine seewärtige Ausfuhr deutscher Kohlen erfolgte bisher fast ausschließlich über Rotterdam und Emden, wo sie 1913 fast 3 Mill. bzw. nicht ganz 0,5 Mill. T. betrug, wovon übrigens in Rotterdam nur 13 v. H., auch in Emden nicht mehr als 40 v. H. der deutschen Flagge zufielen.

[15]) Die deutsche Trampdampferflotte betrug 1914 nur 20 v. H. von 5 Mill. Br.-Reg.-T., die englische dagegen 60 v. H. von 20 Millionen. 1913 vollzog sich fast 72 v. H. der bremischen Baumwolleinfuhr auf englischen Dampfern und nur etwas über 20 v. H. auf deutschen; am Verkehr vom Schwarzen Meer (Gerste und Weizen) waren beteiligt nach Bremen 70,5 v. H. englische und nur 4,5 v. H. deutsche Schiffe, nach Hamburg fast 72 v. H. englische und nur 13 v. H. deutsche.

[16]) Vor dem Kriege hatten wir für Übersee eingeführte Massengüter jährlich schätzungsweise fast ½ Milliarde M. an Frachten an das Ausland zu zahlen.

[17]) So war die deutsche Flagge am Schiffsverkehr vor dem Kriege in Bremen mit 66 v. H., in Hamburg mit 60 v. H., dagegen in Antwerpen mit 30 v. H., in Rotterdam nur mit 20 v. H. beteiligt.

[18]) Vgl. den Aufsatz von Dr. h. c. Alfred Lohmann, „Seehäfen als Stapelplätze“ in der Voss. Zeitung vom 20. Mai 1917; insbesondere Beckerath aaO.

[19]) Die Kanaltauchtiefe von 1,85 m ist auf der Weser erreicht worden 1915 an 155 Tg. (5 Mon.), 1916 an 194 Tg. (6½ Mon.), 1917 an 158 Tg. (5 Mon.), Januar-September 1918 an 81 Tg. Auch die nach Sympher, Zentralblatt der Bauverwaltung vom 19. Januar 1918 S. 35, durch weitere Talsperren mögliche Aufhöhung des Weserwassers auf ständige Niedrigwassertiefen von 1,80—2 m wird die dauernde Tauchtiefe des Kanals von später 2 m nicht erreichen, noch weniger die nach Sympher aaO. geplante Anspannung des Kanals um weitere 0,50 m; der dann auf dem Mittellandkanal voll beladen mögliche 1000-T.-Kahn würde auf die Weser nicht ungeleichtert übergehen können.

[20]) Vgl. die Rede des Abgeordneten Fürbringer, Stenogramm der 164. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Januar 1918, S. 11275—79.

wären verständlich, wenn der neue Wasserweg Bremen eine Besserstellung vor Emden verschaffen würde, was jedoch nicht möglich ist. Weder beansprucht der Bramscher Kanal für sich die niedrigeren Abgabensätze des Dortmund—Ems-Kanals[21]) noch auch wird er einen dauernden Staatszuschuß von Preußen erfordern, das bis heute auf jede auf dem Dortmund—Ems-Kanal beförderte Tonne Ladung bar rund $^1/_3$ Mark, mit Verzinsung rund 1 Mark zulegen muß[22]). Daß der Bramscher Kanal, der mit um das 5—10 fache höheren Abgaben belastet wird und sich selbst verzinsen muß, Bremen niemals eine billigere oder auch nur eine gleiche Fracht verschaffen kann, wie der Dortmund—Ems-Kanal Emden, ist aber wohl selbstverständlich[23]). Hinzu kommt ferner, daß der Verkehr Emdens, der zur Hauptsache auf Erz und Kohle beruht, im Berg- und Talverkehr so ausgeglichen und daher so billig ist, daß er für andere Häfen schlechthin unangreifbar dasteht, um so mehr, da der Emdener Seeverkehr sich fast ausschließlich in ganzen Schiffsladungen vollzieht, also in der billigsten Form, die es für den Seeverkehr gibt. Daneben hat Emden auch noch den Vorzug ganz besonders billiger Hafengebühren, die — reichlich gerechnet — 8 Pf. für das Kubikmeter Nettoraumgehalt betragen gegenüber 18 Pf. in Bremen. Besitzt Emden so die Vorteile des billigsten Umschlages sowie des billigsten Binnenweges und muß es daher höchstens die gleichen Seefrachten, meistens aber etwas billigere als Bremen haben, so ist nicht einzusehen, wie dieser in den ganz besonderen Verhältnissen Emdens und des Dortmund—Ems-Kanals begründete Verkehr nach Bremen abgelenkt werden kann. Auch ist nicht zu befürchten, daß der große Verkehr des Bramscher Kanals, der bis Bergeshövede den Dortmund—Ems-Kanal benutzen muß, den Emdener Verkehr behindern wird, da auf dieser mitbenutzten Strecke des Dortmund—Ems-Kanals nur 1 Schleuse bei Münster liegt, deren Leistungsfähigkeit sich durch Einbau weiterer Schleusensätze entsprechend steigern läßt. Es ist also grundlos, von einer völligen Ausschaltung Emdens durch den Bramscher Kanal zu sprechen, wie dies der Abgeordnete Fürbringer getan hat. Mit den bestehenden billigen Ausnahmetarifen für Kohle, auf die Fürbringer als Ersatz für den Bramscher Kanal hinweist, ist Bremen und Hamburg nicht geholfen, da die englischen Kohlen dorthin billiger befördert worden sind, ebenso nicht mit der gleichfalls von Fürbringer empfohlenen sogen. deutschen Rheinmündung[24]). Fürbringer verkennt die Bremischen Verhältnisse völlig, wenn er meint: „Es möge nur Bremen nicht in Emden einen künftigen Konkurrenten sehen, der ausgeschaltet und lahmgelegt werden müsse, um besser zu prosperieren. Dann wird es auf den Kanal Bramsche—Bremen verzichten können.“ Der Rhein und Rotterdam sind und bleiben vielmehr die unerbittlich scharfen Wettbewerber Emdens, die Weser und Bremen wird auch ein Bramscher Kanal niemals dazu machen können. Aber selbst wenn dies möglich wäre, so hat Bremen gar nicht die Absicht, Emden in der geschilderten Eigenart seines Verkehrsaufbaues anzutasten oder es in seinem mit Aufwendung hoher Staatsmittel Preußens[25]) dem Rhein abgerungenen Besitzstande zu schmälern. Es darf bei dieser Frage auch nicht übersehen werden, daß Bremen gar nicht einmal eine Gleichstellung mit Emden — was übrigens an und für sich nicht unbillig wäre — geschweige denn eine Besserstellung verlangt. Auch darf wohl erwartet werden, daß bei einer Abwägung der Interessengegensätze Emdens die großen allgemeinen Vorteile des Bramscher Kanals ins Gewicht fallen, die dieser dem gesamten deutschen Wirtschaftsleben bringen soll.

Das Bramscher Projekt ist heute zur Hauptsache noch ein Bremer Projekt, nicht, weil es in erster Linie bremische Interessen zu fördern berufen ist, sondern weil die Stellung Bremens, des zweitgrößten deutschen Seehafens, am stärksten durch den Wettbewerb der ausländischen Seehäfen gefährdet ist. So ist es begreiflich, daß augenblicklich das Interesse Hamburgs und ebenso Lübecks weniger dem Bramscher Kanal als dem sogen. Nord-Süd-Kanal[26]), der Verbindung Hamburg—Ülzen—Leiferde mit dem Mittellandkanal, zugewendet ist, dessen Vorzug vor dem Bramscher Kanal man in der besseren Erschließung des mitteldeutschen Industriegebietes, des Landes zwischen Elbe und Weser, für die Häfen Hamburg und Lübeck zu erblicken glaubt. Man übersieht jedoch dabei, daß dieses Gebiet bereits einen ausreichenden Seehafenanschluß nach Vollendung des Mittellandkanals entweder über Magdeburg und die Elbe oder über Hannover—Minden und die Weser haben wird. Einen Parallelkanal zur Elbe zu bauen, der diese auf der Strecke unterhalb Magdeburg ausschaltet, ist wirtschaftlich nicht zu vertreten, da der Nord-Süd-Kanal — und das ist das Ausschlag-

---

[21]) Die in der 5. Klasse um das Zehnfache und selbst noch in der Kaliklasse um das Fünffache niedriger sind als auf dem Mittellandkanal und Bramscher Kanal.

[22]) Vgl. Sewering aaO. S. 11 und 15; ferner Reichstag 12. Leg.-Per. 2. Session 1909/11, Drucksache Nr. 21 S. 13 und 27; Haus der Abgeordneten, Verhandlungen 1912 S. 7392.

[23]) Allein der Vorsprung Emdens in den Abgaben beträgt im Verkehr mit dem Rhein—Herne-Kanal oder Mittellandkanal vor Bremen in der Kaliklasse rund 28 Pf., in der 5. Klasse rund 62 Pf. die Tonne, im Verkehr mit Dortmund sogar rund 50 bzw. 110 Pf. die Tonne.

[24]) Vom Rhein bei Wesel abzweigend längs der holländischen Grenze nach Aschendorf a. d. Ems; vgl. Herzberg-Taaks: „Der Rhein-Nordsee-Kanal“, Berlin 1912, Paul Schröter: „Die deutsche Rheinmündung“ in „Der Rhein“, Heft 40 vom 4. Oktober 1918, S. 251—54 und diese Zeitschrift Jahrg. 1911/12 S. 131, 344, 454, 570; 1913/14 S. 196 u. 386.

[25]) Die Aufwendungen Preußens für Emden betragen etwa 80 Mill. M. Wie schon bemerkt, sind für die bremischen Häfen von Bremen bisher rund 275 Mill. M. aufgewendet worden.

[26]) Vgl. Rehder aaO. S. 5ff.; ferner die beiden Aufsätze „Bremen und der Mittellandkanal“ in der Mittellandkanal-Korrespondenz Nr. 24 vom 15. September 1918 (Magdeburg) und in der Morgenausgabe der Weser-Ztg. vom 12. Oktober 1918.

gebende — im wesentlichen keinen Verkehr heranzieht, der nicht auch über Mittellandkanal und Elbe bzw. Weser gehen wird, im übrigen aber ein großer, neuer Verkehr durch ihn überhaupt nicht geschaffen werden kann. Seine um 135 Entfernungs- und 117 Betriebskilometer größere Länge gegenüber dem Bramscher Kanal, die eine Mehrfracht für Kohle zur Elbe von mindestens 85 Pf. bedeutet (d. h. 3,80 Mark gegenüber 2,95 Mark die Tonne), würde den Ersatz der englischen Kohle durch westfälische kaum, deren Ausfuhr aber überhaupt nicht ermöglichen. Auch Hamburg und den Elbhäfen bringt nur die kürzest mögliche Verbindung mit dem rheinisch-westfälischen Kohlen- und Industriegebiet den Genuß aller darin umschlossenen Vorteile, und selbst für Lübeck ist der Bramscher Weg noch um 76 Entfernungs- und 59 Betriebskilometer kürzer als über den Nord-Süd-Kanal. Wichtiger als der Bau dieses Kanals ist vielmehr für beide Häfen, vor allem aber für Hamburg, die Verbesserung des Elbfahrwassers, für die weitgehende, allen berechtigten Anforderungen genügende Möglichkeiten vorhanden sind[27]).

Bei richtiger Erkenntnis aller wirtschaftlichen Verhältnisse und Zusammenhänge wird der Plan eines Bramscher Kanals keine wesentlichen Einwendungen mehr zu erwarten haben. Im Gegenteil wird gerade er geeignet sein, unsere beiden größten deutschen Seehäfen zur gemeinschaftlichen Vertretung dieses Plans zusammenzuführen in der Erkenntnis, daß es sich hier um eine innerhalb erreichbarer Grenzen liegende Wasserstraße handelt, die wie keine zweite dazu berufen ist, die Stellung der Elb- und Weserhäfen in ihrem Wettbewerb mit den ausländischen Rheinhäfen zu stärken und sie dadurch für die Erfüllung ihrer Aufgaben im deutschen Wirtschaftsleben tüchtiger zu machen, darüber hinaus aber unserer ganzen Volkswirtschaft wertvollste Dienste zu leisten.

Auslanddeutschtum und Weltwirtschaftskrieg.

Von Dr. Otto Jöhlinger, Dozent der Staatswissenschaften am Orientalischen Seminar der Berliner Universität.

Die Form, die der Weltkrieg angenommen hat, bringt es mit sich, daß er sich nicht nur in Deutschland ganz empfindlich bemerkbar macht, sondern darüber hinaus auch noch bei den Deutschen, die außerhalb des Mutterlandes wohnen, die bisher zu einem Teil als Träger deutscher Kultur oder als Stützen des deutschen Außenhandels in Betracht kamen. In früheren Kriegen sind diese außerhalb des Mutterlandes wohnenden Personen wenig oder gar nicht von einem Kriege betroffen worden. Im deutsch-französischen Kriege konnten nicht nur die Deutschen, die im Auslande wohnten, sondern sogar auch die Deutschen, die in Frankreich ihr Geschäft betrieben, ruhig weiterarbeiten. Das war diesmal anders. England stempelte diesen Krieg zu einem Wirtschaftskriege, wodurch die Wirkung für Deutschland ganz erheblich verschärft wurde! Ohne den Wirtschaftskampf hätte Deutschland diesen Krieg nicht verloren. Dadurch aber, daß England mit allen Mitteln die deutsche Wirtschaft zu treffen suchte, wurde unsere Widerstandsfähigkeit auf das empfindlichste gelähmt, wurde unser ganzes Erwerbsleben untergraben.

Heute, wo der Kampf sein Ende erreicht hat, kann man zugestehen, daß das wirtschaftliche Schlachtfeld sehr deutliche Spuren empfindlicher Verwüstung aufweist. Wenn bisher nichts darüber gesagt werden konnte, so hatte das seine sehr guten Gründe: einerseits durfte dem Ausland nicht gezeigt werden, welche Erfolge seine Kampfmethode erzielt hatte, um nicht seine Zuversicht zu stärken, und zweitens mußte Rücksicht auf das Inland genommen werden, wo die Bekanntgabe der Folgen des Wirtschaftskrieges die Widerstandsfähigkeit empfindlich gelähmt hätte. Jetzt aber ist es Zeit, daß die Einzelheiten ans Tageslicht kommen, da ja zu einem großen Teil die erlittenen Schäden zur Anmeldung kommen, und der Schäden sind nicht wenige. Man braucht ja nur einen Blick auf die Liste der englischen Kampfmethoden zu werfen, um sich ein Bild davon zu machen, in welcher Weise England gegen das deutsche Wirtschaftsleben vorgegangen ist. Von der Zwangsverwaltung deutscher Banken bis zur Auflösung deutscher Firmen, von der Verletzung des Patentrechtes bis zu den „schwarzen Listen“ haben alle Maßnahmen in erheblichem Umfange die deutschen wirtschaftlichen Kreise geschädigt. Deutsche Firmen haben ihre Patente im Auslande eingebüßt, deutsche Banken ihre Niederlassungen im Auslande verloren, deutschen Importeuren sind Sendungen im Betrage von vielen Millionen gekapert worden. Zählt man diese Verluste zusammen, so ergibt sich eine sehr stattliche Summe, von der noch nicht feststeht, in welcher Weise sie ersetzt wird.

In ganz besonderer Weise aber ist das Auslanddeutschtum getroffen worden. Die Deutschen, die vor dem Kriege sich im Auslande niedergelassen hatten, haben sicherlich niemals damit gerechnet, in einen Krieg verwickelt zu werden, namentlich nicht diejenigen, die in überseeischen Ländern, in Argentinien, in Brasilien, in Japan oder China gewohnt haben. Soweit sie nicht militärpflichtig waren, konnten sie erwarten, daß sie während eines europäischen Krieges ruhig ihren Geschäften würden nachkommen können. Wie aber ist es in Wirklichkeit geworden? Die erste Handlung der Engländer gleich nach Kriegsausbruch war die Festlegung des Begriffes „Feind“. Man wußte von früher her, daß England als Feind nicht nur denjenigen ansieht, der gegen England Waffen trägt, sondern nach einer Äußerung des Präsidenten des Instituts für internationales Recht Westlake ist „Feind nicht nur der Staat, sondern Feinde sind die Bürger

---

[27]) Vgl. Höch: „Zur Vollendung des Mittellandkanals“, Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Juliheft 1918 S. 141, wo es heißt: „Nach Ausführung der Niedrigwasserregelung und aller zurzeit zur Erörterung stehenden Staubecken wird in Zukunft die Elbe unterhalb der Saalemündung bei dem gemittelten niedrigsten Wasserstande eine Tiefe von 2,20 m besitzen, die dem 1000-T.-Regelschiff den Verkehr mit voller Ladung gestattet.“

des gegen England Krieg führenden Staates“ [1]). Damit wird allgemein jeder Deutsche als Feind erklärt, ohne Rücksicht darauf, wo er wohnt. Man wußte zwar in Deutschland aus der Geschichte, wie rücksichtslos England von seiner Auffassung Gebrauch gemacht hatte, aber man rechnete doch damit, daß für derartige Rechtsentscheidungen in der modernen Zeit kein Raum mehr sein würde. Es ist aber anders gekommen. England hielt daran fest, daß auch im jetzigen Kriege der Feind rechtlos sein solle. Am 4. August 1914 nachmittags verlangte der englische Botschafter Goschen in Berlin seine Pässe, der Krieg nahm offiziell am 4. August 11 Uhr abends seinen Anfang. Kaum zwölf Stunden später, am 5. August, wurde in England bereits ein Gesetz erlassen, das den Bewohnern Großbritanniens oder seiner Kolonien ausdrücklich untersagt, mit Deutschland Handel zu treiben, Waren zu liefern oder zu beziehen oder dergleichen. Damit war die wirtschaftliche Offensive von englischer Seite aus eröffnet, ehe der erste Schuß gegen England gefallen war. Mit diesem Gesetz war der Anfang einer Kette von Unterdrückungen des Handels gemacht.

Interessant ist nun festzustellen, was der Engländer unter „Feind“ versteht. Zunächst wurden bei Kriegsausbruch alle Deutschen, Österreicher, später auch Türken und Bulgaren, als Feinde betrachtet, die während des Krieges in einem der feindlichen Staaten oder seinen Kolonien ihren Wohnsitz bzw. ihre Geschäftsniederlassung hatten. Grundsätzlich steht England dabei auf dem Standpunkt, daß jeder, der während des Krieges freiwillig in Deutschland oder in Österreich wohnt, als Feind anzusehen war. Das galt sogar auch dann, wenn der Betreffende selbst nicht einmal Deutscher war. Maßgebend war eben der Wohnsitz, nicht aber die Nationalität. Infolgedessen hielt man daran fest, daß Deutsche, die in neutralem oder britischem Gebiet wohnten, zunächst nicht als Feinde anzusehen seien. Freilich war man hier nicht ganz einheitlich vorgegangen, die einzelnen Länder hatten hier verschiedenartige gesetzliche Regelung. Der Begriff „Feind“ wurde bald aber durchbrochen, indem man die Deutschen, die in England, Frankreich und dergl. waren, in Konzentrationslager sperrte und sie hierdurch praktisch so gut wie rechtlos machte. Ein Unterschied zwischen den Deutschen, die im feindlichen Auslande wohnten, und den Deutschen in Deutschland bestand schließlich nicht mehr, denn England tat alles, um den Deutschen, die in England wohnten, das Leben so sauer wie nur möglich zu machen.

Der Begriff „Feind“ ist im Laufe der Zeit immer mehr ausgedehnt worden. Feindliche Staatsangehörige durften in England keine Bankgeschäfte betreiben, keine Versicherungsgeschäfte und dergl.; schließlich wurden sogar alle Deutschen, die in China, Siam, Persien oder Marokko wohnten, als feindliche Staatsangehörige angesehen. Man hatte sich hierbei solche Staaten herausgesucht, bei denen man sicher war, daß ein Widerspruch gegen die Erklärung nicht erfolgen würde.

Durch derartige Maßnahmen wurden alle Deutschen, die in England oder englischen Kolonien ihren Wohnsitz hatten, auf das empfindlichste geschädigt. Es machten sich immer mehr Stimmen in England bemerkbar, die darauf hinwiesen, daß zwischen einem Deutschen in England und einem Deutschen im Mutterlande kein Unterschied sei. Es sei unvernünftig, die Deutschen im Mutterlande als „Feinde“ zu bezeichnen, jeden Handel und Verkehr mit ihnen zu verbieten, dagegen die Deutschen in England auf freiem Fuß zu belassen und den Handel mit ihnen zu gestatten. Dem Drängen dieser englischen Kreise konnte sich die englische Regierung nicht entziehen, und im Laufe der Zeit wurden immer schärfere Maßregeln gegen die Deutschen in England ergriffen. War die Internierung in Konzentrationslagern zunächst nur auf verhältnismäßig wenige beschränkt, so wurden im Laufe der Zeit immer mehr Deutsche unter allen möglichen Vorwänden interniert und damit ihrer geschäftlichen und privaten Tätigkeit entzogen. Es wurde bestimmt, daß alle nicht naturalisierten Männer im wehrpflichtigen Alter ins Konzentrationslager gebracht werden, daß ältere Männer dagegen ausgewiesen werden sollten. Aber nicht nur mit den nicht-naturalisierten verfuhr man so, sondern man ging auch sehr scharf gegen die „naturalisierten“ Deutschen vor. Das war ein schwerer Schlag für zahllose Gewerbetreibende deutscher Abstammung.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts sind sehr viele deutsche Kaufleute nach England ausgewandert und haben dort mit großem Erfolg Handels- und Bankgeschäfte betrieben. Sie erfreuten sich jahrzehntelang großen Ansehens, und sie haben nicht wenig zur Hebung der englischen Volkswirtschaft beigetragen. Wenn die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und England vor dem Kriege außerordentlich eng waren, und wenn vielfach der englische Zwischenhandel eine Rolle einnahm, die nicht immer gerechtfertigt war, so hatte England das zum Teil jenen naturalisierten Kaufleuten zu verdanken, die, wenn sie auch vollständige „Engländer“ geworden waren, sich doch meist noch ihrer deutschen Abstammung bewußt waren und viel dazu beitrugen, die Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern möglichst aufrechtzuerhalten.

Im Verlaufe des Krieges haben aber die Engländer die Verdienste dieser Kaufleute deutscher Abstammung völlig vergessen. Es begann eine wilde Razzia gegen alle diejenigen, die deutscher Abstammung waren. Es wurde sogar verfügt, daß Deutsche, die in England das Bürgerrecht erworben hatten, als „Feinde“ zu behandeln seien, es sei denn, daß sie vor einer besonderen Kommission bestimmte Nachweise erbringen könnten.

Die Verluste der Deutschen durch die englische Auslegung des Begriffes „Feind“, der sich übrigens auch die Franzosen angeschlossen haben, dürften sicherlich viele Millionen ausmachen. Verschärft wurde die Lage durch die Zahlungs-

[1]) Vgl. „Die Methoden des britischen Wirtschaftskrieges.“ Berlin 1918.

verbote, die jeden Geldverkehr mit Deutschland unmöglich machten.

Ganz besonders scharf war das Vorgehen der Engländer gegen deutsche Bankunternehmungen. Dieses Verfahren erklärt sich aus der Konkurrenz, die deutsche Kaufleute den Engländern machten. Die gemischte Bankwirtschaft, die in Deutschland einen immer größeren Umfang angenommen hat, kennt man in England nicht, dort hat man die Teilung in Depositenbanken und Handelsbanken. Diese Teilung hat gewisse Vorteile, es steht aber jetzt fest, daß ihre Nachteile überwiegen. Im Depositenbankwesen spielten die Engländer die führende Rolle, im Handelsbankwesen die Ausländer und unter diesen wieder die Deutschen. Es zeigte sich hier deutlich die Überlegenheit der deutschen Kaufleute auf einem Gebiet, das besonders große Anforderungen an die Anpassungsfähigkeit, weniger aber an die Routine stellt. So ist der Gründer der englischen Bank Baring Brothers der Sohn eines deutschen Geistlichen. Sehen wir uns die Liste der englischen Bankwelt durch, so finden wir zahlreiche deutsche Namen. Daß das Welthaus Rothschild Frankfurter Ursprungs ist, ist bekannt. Aber auch die sonstigen großen Londoner Firmen weisen zahlreiche deutsche, und namentlich jüdische Namen auf. Über die Gründe wurde bereits gesprochen. Erwähnt seien an dieser Stelle einige Firmen, die Jaffé[2]) aufzählt, so z. B. Frederik Huth & Co., John Henry Schröder & Co., Frühling & Göschen, Wm. Brandts Sons & Co., Kleinwort, Sons & Co. Jaffé hat festgestellt, daß von zweiundsechzig Firmen im Jahre 1904 vierzehn bestimmt jüdischen Ursprungs waren. Wahrscheinlich oder ziemlich sicher war der jüdische Einschlag bei mindestens neunzehn Firmen festzustellen. Von den erstgenannten vierzehn waren deutschen Ursprungs elf, darunter das Haus Rothschild, die Firma Speyer Brothers, das Haus Emile Erlanger & Co., und andere. Im Gegensatz hierzu spielt dagegen im Depositenbankwesen das jüdische Element nach Jaffé gar keine Rolle. Diese Erscheinung hat ihre historische Ursache, sie hängt mit der Übersiedlung zahlreicher leistungsfähiger deutscher Elemente zusammen, die im Heimatlande sich nicht genügend betätigen konnten.

Das schärfste Mittel, das die Engländer anwenden konnten, war die Zwangsliquidation. Durch Gesetz vom 27. Januar 1916 wurde die zwangsweise Auflösung deutscher Firmen verfügt, nachdem bereits zahlreiche englische Kolonien, so die Straits Settlements, Ceylon, Ägypten und Singapur, den Anfang gemacht hatten. So wurden zahlreiche deutsche Firmen, und zwar sowohl Filialen deutscher Unternehmungen als auch selbständige deutsche Häuser, zwangsweise aufgelöst, die vorhandenen Aktiva wurden verschleudert, der Erlös wurde auf einer englischen Bank deponiert. Hiermit hat man die Stützen des deutschen Außenhandels zerschlagen, einerlei, ob es sich um Banken, Exportgeschäfte oder Fabrikniederlassungen handelte. Auf dem Gebiete des Kampfes gegen die Niederlassungen feindlicher Firmen auf englischen Gebieten hat England nach seiner Ansicht einen „Sieg“ errungen, freilich einen sehr traurigen „Sieg“, auf den es nicht stolz sein kann, und sehr zutreffend sagt Jastrow[3]), „daß einstens bei den Triumphzügen die mit Stolz durch das Stadttor geführte, dem Feinde weggetriebene Viehherde den Ursprung des Triumphes bildete, während in den Triumphzügen des jetzigen Völkerkrieges kassierte Patente, nichthonorierte Schecks und die Asche der verbrannten Liquidationsabrechnungen als Trophäen den einmarschierenden Truppen vorangetragen werden müßten“.

Erstreckten sich nun die erwähnten Maßregeln auf die Deutschen, die in England, Frankreich oder deren Kolonien wohnten, so wurde eine andere Maßregel dazu benutzt, um in empfindlichem Maße alle diejenigen Deutschen zu treffen, die nicht auf dem Boden Krieg führender Länder wohnten. Das waren die „schwarzen Listen“. Im Dezember 1915 wurde ein Gesetz erlassen, wonach Personen, die nicht in Feindesland wohnen, auf eine Liste gesetzt werden, wodurch der Handel mit ihnen einem Verbot unterliegt. Zunächst waren die Länder Argentinien, Uruguay, Brasilien, Ekuador, Griechenland, Marokko, Niederlande, Schweden, Spanien, Mittel- und Südamerika auf die schwarze Liste gesetzt worden, es folgten Bolivien, Chile, Dänemark, Japan und Kuba, bis schließlich alle Länder, die nicht zu den Alliierten gehörten, auf die schwarze Liste kamen. Durch diese Maßnahme wurden die deutschen Firmen in neutralen Ländern von jedem Geldverkehr mit Engländern oder Franzosen abgeschnitten, sie hatten die Enteignung ihres in England und Frankreich befindlichen Vermögens zu erwarten. Darüber hinaus wurde über sie der „Ketten-Boykott“ verhängt, das heißt, weder englische noch neutrale Firmen durften mit ihnen Geschäfte machen, da sie sonst selbst auf die schwarze Liste gesetzt worden wären. Diese schwarze Liste hat zahlreiche deutsche Firmen vollkommen lahmgelegt, denn wer auf der schwarzen Liste stand, erhielt keine Dampfer zur Verfrachtung, erhielt ebensowenig eine Versicherung für seine versandten Waren.

Zwangsliquidation und schwarze Liste haben unseren Überseekaufleuten vielfach das Dasein im Auslande unmöglich gemacht, und viele werden nach dem Kriege wahrscheinlich ihren Wohnsitz nach Deutschland zurückverlegen wollen, zum Teil aus dem Grunde, weil sie ihrer Mittel beraubt sind, zum Teil, weil sie aus dem Vorgehen der Engländer die Konsequenzen gezogen haben.

Alle deutschen Überseekaufleute müssen sich eingehend mit den Formen des politischen Wirtschaftskrieges beschäftigen, damit sie aus den Vorkommnissen dieses Krieges die notwendige Lehre ziehen. Darüber hinaus ist es aber dringendstes Erfordernis, der maßgebenden Stelle Schadenersatzansprüche anzumelden, damit bei der Friedenskonferenz nicht nur unsere Gegner ihre Forderungen präsentieren, sondern damit auch wir imstande sind, für die erlittenen Schäden einen Ersatz zu erlangen.

[2]) „Das englische Bankwesen.“ Leipzig 1910.

[3]) „Völkerrecht und Wirtschaftskrieg.“ Breslau 1917

Weltwirtschaftliche Probleme der chemischen Industrie[1]).

Von Prof. Dr. Hermann Großmann-Berlin.

Man hat den Weltkrieg nicht mit Unrecht wiederholt als den Krieg der Technik zwischen zwei gewaltigen Koalitionen bezeichnet, und man hat auch sogar den Ausspruch gewagt, daß dieser Krieg vor allem ein Kampf der Chemiker gewesen sei. Für eine derartige Auffassung, die immerhin einer gewissen Einseitigkeit nicht entbehrt, lassen sich zweifellos eine Reihe von beachtenswerten Momenten anführen. Sicherlich kann es nach den Ergebnissen des Weltkrieges keinem Zweifel mehr unterliegen, daß zur Kriegführung allein die Herrschaft über den Geldmarkt nicht ausreicht, daß vielmehr nach der Ausdrucksweise der Engländer die drei „M“ Money, Men und Munition als die unbedingten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Kriegführung im Zeitalter der Technik angesehen werden müssen, und daß auch die seelische Konstitution eines Volkes über seine Widerstandsfähigkeit in einem lange dauernden Kriege wesentlich mitentscheidet.

Unter Munition in jenem allgemeinen Sinne ist daher auch nicht nur die Versorgung eines Heeres mit Schießbedarf und Waffen, sondern auch mit Nahrungsmitteln, Kleidung, Arzneiwaren aller Art und allen übrigen Dingen zu verstehen, die das Leben überhaupt erträglich machen. Die Beschaffung dieser notwendigen Mittel zur Kriegführung und zur Erhaltung der Zivilbevölkerung stellt aber auch der chemischen Technik zahlreiche Aufgaben, und so kann man in der Tat von weltwirtschaftlichen Problemen in der chemischen Industrie sprechen, von denen im folgenden einige besonders wichtige etwas näher charakterisiert werden sollen.

Was zuerst die Nahrung anbetrifft, so ergibt sich sofort ein weltwirtschaftlich hochbedeutungsvolles Problem der chemischen Technik in der Beschaffung künstlicher Düngemittel in ausreichenden Mengen, wodurch allein bei günstiger Witterung maximale Ernten erzielt werden können. Wie wichtig die Versorgung Europas und Amerikas mit Düngemitteln auch in Zukunft sein wird, ergibt sich allein schon aus der Tatsache, daß nur die Verfügung über ausreichende Mengen von künstlichen Düngemitteln auf die Dauer vor der noch immer drohenden Welthungersnot wird bewahren können. Daß diese Gefahr auch nach dem Friedensschluß noch keineswegs als beseitigt angesehen werden kann, wird heute ja jedenfalls in den führenden Kreisen aller Kulturländer klar bekannt. Wie aber vermag dieses Schreckgespenst seine Kraft zu verlieren? Das kann allein dadurch geschehen, daß man im kommenden Frühjahr mit allen Kräften gemeinsam an der Versorgung der europäischen und amerikanischen Landwirtschaft mit Kalisalzen und stickstoffhaltigen Düngemitteln arbeitet. Nur unter dieser Voraussetzung kann ja auch allmählich wieder ein großer Teil des im Kriege verloren gegangenen nutzbaren Bodenkapitals ergänzt werden.

Für Deutschland dürften sich erfreulicherweise die Verhältnisse in der Kunstdüngerindustrie im Frieden durchaus nicht ungünstig stellen. Wenn auch das Weltmonopol an Kalisalzen vielleicht verloren werden dürfte, so bedeutet doch der Besitz der norddeutschen, seit vielen Jahren mit großem Erfolg ausgebauten Kalilagerstätten unter allen Umständen einen reichen Schatz, dessen Ausnutzung in der Gegenwart und auch in der Zukunft von sehr großer wirtschaftlicher Bedeutung sein wird. Unumgänglich notwendig wird aber auch auf diesem Gebiet eine intensive Förderung der Industrie durch eine rege Propagandatätigkeit im In- und Auslande sein müssen.

Schon in den ersten Monaten des Krieges hat man sich übrigens in Frankreich mit der Zukunft der elsässischen Kalilager beschäftigt und die öffentliche Meinung auf die Kalilagerstätten in der Gegend von Mülhausen immer wieder in der Tages- und Fachpresse hingewiesen, wobei man nicht verfehlt hat, diese Kalilager als eine wertvolle Kompensation für die unendlichen Schäden zu bezeichnen, die der Krieg Frankreich gebracht habe. Interessanter als diese Stimmen dürften aber für den deutschen Leser auch Meinungsäußerungen von Franzosen über die elsässische Frage sein. So hat z. B. Victor Cambon in einem Vortrage vor der Gesellschaft französischer Zivilingenieure bereits im Jahre 1915 darauf hingewiesen, daß die von französischen Zeitungen gebrachte Angabe, wonach Frankreich in den elsässischen Kalilagern einen Schatz von 60 Milliarden Fr. erhalten würde, nicht ganz zutreffend sei. Wenn auch die Lager im Sundgau technisch allein imstande wären, den Weltverbrauch an Kalisalzen auf längere Zeit hinaus zu decken, so könnten diese Werke doch im Hinblick auf die norddeutschen Kalilager in Sachsen, Hannover, Anhalt und Thüringen nur dann gleichzeitig gewinnbringend arbeiten, wenn eine Verständigung zwischen den Produzenten erfolgen würde. Falls es aber nicht dazu käme, so würde das geographisch am besten gelegene Gebiet und das am zweckmäßigsten technisch betriebene Unternehmen seine Konkurrenz vernichten. Wenn es nun der Zufall wollte, daß beide Produktionsgebiete in der Lage wären, zu den gleichen Kosten zu fördern, um sich gleichzeitig Konkurrenz zu machen, so würden sie alle beide ohne großen Gewinn gerade nur vegetieren können.

Aber nicht nur in Frankreich, sondern auch in England und besonders in den Vereinigten Staaten erwartet man von dem Ausgange des Weltkrieges eine wesentliche Verschiebung in den Bezugsmöglichkeiten für Kalisalze. Das erscheint verständlich, wenn man bedenkt, daß in der Tat auch die Vereinigten Staaten ziemlich stark unter dem Kalimangel während des Krieges zu leiden gehabt haben, und daß man sich in Amerika auch schon seit Jahren eifrig bemüht hat, jenes Ziel zu erreichen.

Bisher scheint es allerdings, als wenn die Bemühungen der Amerikaner, jenes Ziel zu erreichen,

[1]) Auszug aus einem Vortrag im Verein zur Beförderung des Gewerbefleißes in Preußen, gehalten in der Sitzung vom 1. November 1918.

trotz der zurzeit geltenden Riesenpreise, nur in höchst unvollkommener Weise verwirklicht worden sind. An hoffnungsvoll klingenden Mitteilungen amerikanischer Chemiker fehlte es allerdings seit Jahren nicht, aber wenn man jene Veröffentlichungen eingehend betrachtet, so ergibt sich fast immer, daß ganz besonders stark mit Versprechungen für die Zukunft gearbeitet wird, und daß man sich vielfach darüber klar ist, daß ein großer Teil jener neuen Verfahren zur Gewinnung von Kalisalzen nach dem Kriege und dem dann erfolgenden Sinken der maßlos gestiegenen Preise aufgegeben werden muß. Man hat z. B. in Amerika versucht, Kalisalze aus früher nicht benutzten Abfallprodukten zu gewinnen. Hierzu gehören besonders die staubförmigen Abfälle der Zementindustrie, die Gewinnung des Kalis aus dem Wollschweiß der Schafe wie die Kaligewinnung aus Feldspaten und aus Aluminit. Ferner hat man auch gewisse Mengen nicht sehr reiner Kalisalze aus den Kochsalz- und Sodaseen der von den großen Verbrauchszentren sehr weit entfernten Weltstaaten gewonnen, und endlich hat man auch auf die an der Westküste Amerikas reichlich vorhandenen Tangpflanzen (Kelp) zurückgegriffen, die nach erfolgtem Trocknen zu Düngezwecken benutzt worden sind.

Auch in Schottland hat man übrigens versucht, bei dem großen Mangel an Kalidünger die dortigen Kelppflanzen zu Düngezwecken, zur Gewinnung von reinen Kalisalzen und auch von Jod heranzuziehen. England leidet naturgemäß ebenso stark wie die übrigen Länder der Entente unter dem Mangel an Kalisalzen, und trotz aller Bemühungen, reichlich fließende und billige Kaliquellen zu finden, scheint es bisher noch immer nicht recht gelungen zu sein, dieses Problem befriedigend zu lösen. Aus diesem Grunde erklärt sich wohl auch die leidenschaftliche Unterstützung, welche die französischen Hoffnungen auf Elsaß-Lothringen gerade mit Rücksicht auf die Kaliversorgung der Welt auch in England gefunden haben. So hieß es z. B. in einem Aufsatz[2]):

> „Wenn man sieht, welche Methoden Deutschland bei der Förderung und Verteilung des Kalis an alle Länder anwendet, die in bezug auf ihren Bedarf von ihm abhängen, — und es sind die Methoden des allergierigsten (H. G.?) Trusts, so ist es eine unabwendbare Notwendigkeit, daß dieses große Monopol beseitigt werde."

In solchen Ausführungen liegt zweifellos eine ungeheuerliche Übertreibung, denn bekanntlich gibt es leider eine sehr große Zahl von deutschen Kaliwerken, deren Rentabilität keineswegs als besonders günstig bezeichnet werden kann.

Daß Monopolgüter im Auslande höhere Preise erzielen als im Inlande, liegt ja, von den Frachtsätzen abgesehen, im Wesen des monopolistischen Vorkommens. Wenn man aber nun bedenkt, daß vor dem Kriege Deutschland auf dem Gebiete der Kalisalze praktisch ein fast vollständiges Monopol gehabt hat, denn alle übrigen Kaliquellen, die Holzasche, die Schlempekohle der Zuckerrüben, der ostindische Salpeter, der Wollschweiß, die Meersalinen und die Tangaschen, lieferten zusammen kaum 5 Prozent der gesamten Kaliproduktion, so wird man doch die etwas höheren Preisforderungen des deutschen Kalisyndikats gegenüber dem Auslande keineswegs als übertrieben bezeichnen dürfen.

Man hat in früheren Zeiten von deutscher Seite aus vielleicht nicht immer in sehr glücklicher Weise und auch wohl etwas zu häufig darauf hingewiesen, wie abhängig alle übrigen Länder von dem deutschen Kali seien, und man hat sogar nach dem Vorbilde Chiles beim Salpeter die Erhebung von Ausfuhrzöllen in Vorschlag gebracht. Eine solche Politik, die nur neue Verbitterung hervorrufen würde, wäre aber, trotz ihrer eventuellen finanziellen Erfolge, als verhängnisvoll zu betrachten. Das Kali allein würde uns nämlich keineswegs, wie man wohl gesagt hat, vor einem wirtschaftlichen Boykott schützen können, so sehr auch Landwirtschaft und Industrie im feindlichen Auslande, trotz aller Erfindungen der letzten Jahre, auf den Bezug deutscher Kalisalze seit langer Zeit warten. Andererseits aber dürfte eine verständige Preispolitik mit etwas mäßigeren Forderungen gegenüber den fremden Abnehmern und ohne allzu starke Betonung der Abhängigkeit vom deutschen Monopol recht wesentlich dazu beitragen können, die deutsche Zahlungsbilanz im Frieden wieder zu verbessern und der Kaliindustrie einen neuen, auch im Interesse der gesamten Volkswirtschaft sehr erwünschten Aufschwung auf Jahrzehnte hinaus zu sichern.

Auch auf dem Gebiete der Herstellung synthetischer Stickstoffverbindungen hat der Krieg bekanntlich zu weitgehenden Veränderungen Veranlassung gegeben. Es ist ja seit langer Zeit bekannt geworden, daß ohne jene glänzenden Arbeiten der deutschen Wissenschaft und Technik auf dem Gebiete des künstlichen Salpeters, des synthetischen Ammoniaks der Badischen Anilin- und Sodafabrik und des Kalkstickstoffs nach den Verfahren von Frank und Caro der Weltkrieg schon nach wenigen Monaten zuungunsten von Deutschland entschieden gewesen wäre, und es unterliegt nach den Äußerungen unserer Gegner, besonders der Engländer und Franzosen, auch keinem Zweifel, daß man auf die Wirkungen des Salpetermangels mit Sicherheit gerechnet hatte. Salpeter war ja vor dem Kriege das wichtigste Ausgangsmaterial zur Herstellung der Salpetersäure, jenes unentbehrlichen Rohstoffs der Munitionsindustrie, und erst im Verlaufe des Krieges hat man sich zuerst in Deutschland und später auch in England und Frankreich sowie neuerdings in den Vereinigten Staaten energisch an die Lösung des Salpetersäureproblems gemacht. In allen diesen Ländern hat man von seiten der Regierungen ähnlich wie bei uns der Industrie erhebliche Unterstützungen zuteil werden lassen, und wir dürfen uns nicht verhehlen, daß auch unsere Gegner auf diesem Gebiete während des Krieges recht Beachtenswertes geleistet haben. Wir dürfen daher schon heute mit voller Sicherheit darauf hinweisen, daß nach erfolgter Liquidation des Krieges und nach Wiederherstellung der See-

[2]) „Statist", 13. März 1918.

schiffahrt ein empfindlicher Mangel an Stickstoffverbindungen für die Industrie und die Landwirtschaft als ausgeschlossen gelten kann.

Vor dem Kriege verbrauchte die deutsche Landwirtschaft nach Lemmermann etwa 600000 t Chilesalpeter und 450000 t schwefelsaures Ammoniak. Gegenüber diesen beliebten Stickstoffdüngern vermochte der Kalkstickstoff vor dem Kriege noch nicht recht aufzukommen, und es machte jedenfalls seinerzeit erhebliche Schwierigkeiten, die damals erzeugten verhältnismäßig sehr geringen Mengen Kalkstickstoff, etwa 50000 t, abzusetzen. Nach dem Kriege aber wird Deutschland zunächst über große Mengen von Kalkstickstoff und Ammoniak verfügen, und es erhebt sich dann die Frage, ob der Kalkstickstoff während des Krieges sich so bewährt hat, daß man seine Beibehaltung auch nach dem Kriege wünschen kann, oder ob es zweckmäßiger erscheint, ihn in andere Stickstoffverbindungen überzuführen, was ohne große Schwierigkeiten technisch wie wirtschaftlich möglich erscheint.

Der Kalkstickstoff hat sich nun zwar im Kriege als Kriegsdünger durchaus bewährt, aber seine Beliebtheit scheint doch nicht so gewachsen zu sein, daß er ohne erhebliche Preisnachlässe mit dem Salpeter und dem Ammoniakstickstoff in freiem Wettbewerb konkurrieren könnte. Es besteht aber auch eine gewisse technische Möglichkeit, die Kalkstickstoffindustrie nach dem Kriege den veränderten Bedingungen anzupassen und einen nicht unerheblichen Teil der deutschen Produktion an Kalziumkarbid zur Gewinnung von Alkohol und Essigsäure im großen heranzuziehen. Allerdings läßt die gegenwärtige Gestaltung der deutschen Steuerverhältnisse auf dem Gebiete des Alkohols, die bekanntlich zur Einführung eines Branntweinhandelsmonopols geführt haben, jene Versuche zurzeit als nicht sehr aussichtsvoll erscheinen, aber es fragt sich doch, ob man nicht späterhin auf die in wasserkraftreichen Ländern, besonders in der Schweiz, unternommenen Arbeiten zur Gewinnung von Alkohol aus Kalziumkarbid im Interesse der deutschen chemischen Industrie zu einer Abänderung dieses Gesetzes unter allen Umständen wird schreiten müssen. Es soll nicht verhehlt werden, daß gewichtige Interessen dadurch unter Umständen benachteiligt werden können, aber es fragt sich doch, ob es auf die Dauer als zweckmäßig erscheinen dürfte, wenn man in Deutschland einer zukunftsreichen Industrie dauernd Fesseln anlegen würde, während im Auslande derartige die Fabrikation einschränkende Bestimmungen nicht bestehen. Man kann es durchaus begreifen, daß die Spiritusfabrikanten, welche den Alkohol aus der Kartoffel durch den sogenannten Brennprozeß herstellen, für ihre Interessen eintreten, und man kann es durchaus verstehen, wenn auch nicht ohne weiteres billigen, daß die 800 Besitzer kleiner Essigfabriken in Deutschland der neuen Konkurrenz der chemischen Industrie Schwierigkeiten aller Art bereitet haben, aber es fragt sich eben doch sehr, ob es wirklich im Interesse der deutschen Volkswirtschaft zweckmäßig gewesen ist, einer während des Krieges entstandenen und von der Privatindustrie mit außerordentlichen Opfern gegründeten, neuen Industrie jede Möglichkeit zu einer starken und durchaus wünschenswerten Entfaltung auf dem Wege der Gesetzgebung zu beschneiden.

Ebenso wie sich vom Kalkstickstoff bzw. vom Kalziumkarbid Beziehungen zum Alkohol und zur Essigsäure ergeben, so erscheint die Gewinnung von Ammoniak in einem inneren technischen Zusammenhange zur Frage der rationellen Ausnutzung der Steinkohle zu stehen.

Ammoniak wird bekanntlich in großen Mengen auch als Nebenprodukt bei der Verarbeitung von Steinkohlen und in geringem Umfange von Braunkohlen, in der Kokerei, der Gasindustrie und beim Generatorenbetrieb erhalten. An der möglichst restlosen Ausnutzung der in der Kohle schlummernden Energien ist nun während des Krieges nach den verschiedensten Richtungen erfolgreich gearbeitet worden. Es handelte sich bei jenen Arbeiten vor allem um die Gewinnung von flüssigen Kohlenwasserstoffen, die vor dem Kriege der Hauptsache nach aus fremden Erdölprodukten gewonnen werden mußten. Dabei handelte es sich in erster Linie um die Gewinnung von Benzin, Petroleum, Treibölen, Schmierölen und Paraffinen. Im Jahre 1913 wurden allein fast $1^1/_2$ Millionen t Erdölprodukte im Werte von 176 Mill. Mark nach Deutschland eingeführt, während die deutsche Erzeugung an rohem Erdöl nur etwa 130000 t betrug. Der größte Teil dieser Einfuhr stammte aus den Vereinigten Staaten, die aus ihrer allein 65 Prozent der gesamten Weltproduktion ausmachenden Riesenförderung Benzin, Leuchtpetroleum und Schmieröle lieferten. Aus Niederländisch-Indien kamen hauptsächlich Benzine, aus Rußland die wesentlichen Schmieröle, aus Rumänien Benzin. Während man nun beim Kupfer und vielleicht auch bei der Baumwolle sagen kann, daß die unter englisch-amerikanischer Kontrolle stehenden Länder einen solchen Überschuß an diesen Rohstoffen haben werden, daß sie unter allen Umständen auf den Absatz in Deutschland Wert legen werden, herrscht in der ganzen Welt ein geradezu fieberhafter Hunger nach Mineralölen und besonders nach Benzinen. Hierzu hat besonders die Ausdehnung des Automobil- und des Flugzeugwesens beigetragen. In Amerika allein hat sich der Verbrauch an Benzin in wenigen Jahren vervierfacht, und es läßt sich daher wohl annehmen, daß Engländer und Amerikaner sowie ihre Kolonien auch nach Beendigung des Krieges die Lieferung von Erdölprodukten als nicht unwirksame Druckmittel gegenüber Deutschland zu benutzen gewillt sein werden.

Wie können wir nunmehr im ungünstigsten Falle eines Wirtschaftskrieges (an dessen Durchführung ich übrigens immer noch nicht recht glauben möchte) uns für jene Produkte Ersatz schaffen? Dies kann entweder durch verstärkten Import aus anderen Ländern geschehen oder durch Eigenproduktion von Erdölen oder anderen gleichwertigen Stoffen. Der erstgenannte Weg bietet z. Z. die allergrößten Schwierigkeiten, und auch späterhin dürften wir auf den Bezug aus Ländern wie Österreich, Rumänien und Rußland nicht mit Sicherheit zu rechnen haben. Da nun die deutsche Erdölgewinnung keineswegs ausreicht, um den

riesigen Bedarf an Mineralölen zu decken, so erhebt sich die Frage, ob es nicht möglich erscheint, aus anderen Rohstoffen, über die wir im Inlande verfügen, jene unentbehrlichen Materialien für die Kriegs- und Friedenswirtschaft zu gewinnen. In der Tat ist dies während des Krieges auf verschiedenen Gebieten möglich gewesen, und es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß auch nach dem Kriege die rationelle Ausnutzung der Kohle zwecks Gewinnung von erdölähnlichen Produkten weitere Fortschritte machen wird. Nicht unerwähnt sei übrigens die Tatsache, daß wir nach dem Kriege mit einer erheblich größeren Benzolproduktion werden rechnen können als vorher. Benzol aus Steinkohle läßt sich in der Mehrzahl der Fälle als Ersatz für Benzin benutzen, und es werden jedenfalls nach dem Kriege infolge gesteigerter Kokserzeugung und erhöhter Ausbeute bei der Gewinnung der Nebenprodukte in der Kokerei etwa 40—50000 t Benzol für den Kraftwagenbetrieb mehr zur Verfügung stehen als vor dem Kriege. Diese Annahme setzt natürlich voraus, daß der Absatz an Koks in der Eisenindustrie nicht herabgeht.

Für die ersten Jahre dürfte man immerhin eine derartige Annahme, falls die Entwicklung sich in ruhigen Bahnen bewegt, machen können. Außer Benzol und Teer gewinnt man aber auch noch die sog. Teeröle, die als Heizöle und vielfach als Treiböle für Dieselmotoren verwendet werden können. Diese Teeröle hat man während des Krieges in großem Umfange als Ersatz für die fehlenden Schmieröle aus dem Petroleum verwendet, und auf diese Weise ist es möglich gewesen, die Großgasmaschinen und die Motorenzylinder der Kriegswirtschaft trotz der mangelnden Zufuhr aus dem Auslande in Gang zu halten.

Ferner hat man auch den Graphit als Streckungsmittel für Schmiermittel aller Art benutzt. Seine Hauptbedeutung besteht nach den bisher vorliegenden Erfahrungen darin, daß er bei nicht mehr idealen Lagerflächen ausgleichend zu wirken vermag. Gute Treib- und Schmieröle sind ferner aus den Tieftemperaturteeren, auch Urteere genannt, gewonnen worden; diese werden mit Hilfe von Generatoren erhalten, in denen die Kohlen, ehe sie in die Feuerzone gelangen, einen Schwelprozeß durchmachen, wie er z. B. in der Braunkohlenindustrie schon seit Jahren praktisch ausgeübt wird. Es handelt sich hier um eine in voller Entwicklung begriffene neuartige Industrie, deren verschiedene Produkte sich auch im Betriebe als brauchbar erwiesen haben, so daß diese Öle wohl dauernd aus inländischen Rohstoffen in erheblichen Mengen gewonnen werden können. Der letzte ideale Gedanke dabei ist jedenfalls der, daß jedes große Werk, welches Vergasungsanlagen betreibt, das Ausgangsmaterial für die im eigenen Betriebe benötigten Schmiermittel selbst gewinnen kann.

An weltwirtschaftlichen Problemen der chemischen Industrie gibt es außer den im vorhergehenden in den Grundzügen behandelten Fragen zahlreiche andere, deren Bedeutung kaum geringer erscheint. Es sei nur an die Teerfarbenindustrie und die Industrie der synthetischen Arzneistoffe erinnert, worin Deutschland gegenüber anderen Ländern auf Grund besonderer Leistungen in den letzten 30 Jahren die Führung hatte. Dieses Übergewicht ist jedoch durch den Krieg eingeschränkt worden, und man ist sich auch in der deutschen Farbenindustrie durchaus darüber klar, daß in Zukunft die ausländische Konkurrenz unter günstigeren Bedingungen als vorher wird arbeiten können. In England, Frankreich und besonders in den Vereinigten Staaten ist nämlich eine ganze Reihe von großen Unternehmungen mit Unterstützung der Regierung gegründet worden, und man ist in diesen Ländern durchaus nicht gewillt, zuzulassen, daß jene neuen Werke nach dem Kriege von der deutschen Konkurrenz erdrückt würden.

Auf der anderen Seite darf man aber auch nicht glauben, daß unsere deutsche Farbenindustrie, die sich ja nicht nur mit der Gewinnung von Farbstoffen beschäftigt, sondern die auch auf fast allen anderen Gebieten der chemischen Technik mit großem Erfolge tätig gewesen ist, die Situation als hoffnungslos betrachtet. Gerade die deutsche Teerfarbenindustrie hat noch in der letzten Zeit bewiesen, daß sie sich kräftig genug fühlt, für ideale, im letzten Grunde auch sehr praktische Zwecke der Allgemeinheit zur Verfügung zu stehen. Es sei hier nur an die Begründung des Liebig-Stipendien-Vereins erinnert, der den Absolventen der Universitäten und technischen Hochschulen die Möglichkeit gewähren soll, ihre Ausbildung noch durch eine längere Tätigkeit als Assistent eines deutschen Hochschullehrers zu vervollkommnen. Ferner sei darauf hingewiesen, daß gerade die Teerfarbenindustrie, allerdings im Verein mit den anderen großen Werken der deutschen chemischen Industrie, die wissenschaftlichen Unternehmungen der Deutschen Chemischen Gesellschaft zu Berlin aufs eifrigste gefördert hat, und daß man sich auch in der letzten Zeit bereit erklärt hat, sehr große Mittel dem Staate zur Verfügung zu stellen, um die Ausstattung der deutschen Hochschullaboratorien auf der Höhe zu erhalten, Maßnahmen, die angesichts der schwierigen Lage der Einzelstaaten besonders willkommen sein werden.

Man hat in der deutschen chemischen Industrie aber auch durchaus begriffen, daß man in Zukunft sich noch weit mehr als früher mit dem Studium der ausländischen Verhältnisse beschäftigen müsse, und man begegnet sich hier auch mit den Anschauungen, welche der frühere preußische Kultusminister Herr v. Trott zu Solz in seiner Denkschrift „Über die Förderung der Auslandsstudien“ im Januar 1917 mit voller Klarheit ausgesprochen hat. Angesichts dieses neuen Geistes in der führenden deutschen Unterrichtsverwaltung sollte man aber schon mit Rücksicht auf die großen Leistungen der chemischen Industrie während des Krieges nicht allen Mut verlieren, sondern sich darüber klar sein, daß auf Grund derartiger geistiger und materieller Entwicklungsbedingungen nicht zum wenigsten in der chemischen Industrie Deutschlands auch künftighin wieder mit einem neuen Aufschwung gerechnet werden darf. Wenn auch die Welt-

machtstellung der deutschen chemischen Industrie auf einzelnen Gebieten erheblich erschüttert worden ist, so gilt doch immer noch das Wort der North American Review aus dem Jahre 1893, das gerade für Deutschland einen Ausblick in eine bessere Zeit zu eröffnen scheint:

> „Das Land, welches die besten Chemiker besitzt, wird auf die Dauer auch das reichste und mächtigste sein. Es wird zu den niedrigsten Preisen die beste Nahrung, die besten Fabrikate, die geringsten Verluste bei der Produktion und die besten Waffen besitzen. Seine Bewohner werden auch den zweckmäßigsten Gebrauch von den natürlichen Hilfsquellen des Landes machen. Sie werden sich infolge einer ausgebreiteten Hygiene der besten Gesundheit erfreuen können und am wenigsten in ihren notwendigen Bedürfnissen von anderen Nationen abhängen. Die Erziehung des Volkes in Chemie und den anderen Naturwissenschaften ist daher als die zweckmäßigste Kapitalanlage eines Volkes überhaupt aufzufassen, denn in der Gegenwart hängt der Wettbewerb zwischen den Nationen von ihren Leistungen in der wissenschaftlichen und technischen Chemie ab.“

Die Deutschen im Wirtschaftsleben Rußlands.

Von Dr. E. Jenny-Berlin.

I.

Die Wirtschaftsbeziehungen zweier Völker sind nicht anders zu behandeln als im engsten Verein mit den gegenseitigen Kulturbeziehungen. Insbesondere bei zwei so modernen Staaten wie Rußland und Deutschland sind die Verflechtungen rein wirtschaftlicher Art derart intim, daß sie eine innige Wechselwirkung auf kulturellem Gebiete unabweislich nach sich ziehen. Von alters her bedingte Handel auch Kultur, und umgekehrt löste die kulturelle Berührung stets wirtschaftlichen Austausch aus. Schon die prähistorischen Fundstätten lassen uns erkennen, wie längs den primitiven Handelsstraßen (Flußläufen u. dgl.) auch die erste Vermischung der Kulturen sich vollzog. Und so blieb es durch die ganze Geschichte hindurch.

In Rußland und Deutschland begegnen sich zwei Welten. Weltenweite Gegensätze waren denn auch zu überwinden, um die beiden Völker in enge Beziehungen kommen zu lassen. Eine lange Geschichte war beiderseits zu durchlaufen, um mit der heutigen Nachbarschaft zu enden. Und heute noch ist diese Nachbarschaft im Grunde trotz der nahen Berührung der Länder eine rein geographische geblieben. Die Artung der beiden Völker klafft noch heute weit auseinander: Der Russe ist in seinem geistigen Urgrunde heute noch asiatisch-byzantinisch-despotisch-orthodox. Deutschland entsteigt einer lateinisch-römischen und mittelalterlich-feudalen Kultur, während Rußland weder Rittertum, noch Reformation und Renaissance, die drei großen geistesgestaltenden Erlebnisse des westlichen Kulturkreises, jemals durchgemacht hat. An Deutschland brandeten die asiatischen Horden, die von Osten auf Europa stürmten, ab, während Rußland jahrhundertelang von ihnen durchsetzt und unterjocht war. Bis auf den heutigen Tag tragen die beiden Völker den Stempel ihrer Entwicklungsgänge in ihren Befähigungen und ihren Gebahrungen ausgeprägt, und diese Eigenschaften wirken bestimmend auf die wirtschaftliche Eigenart.

Zu Beginn seiner Geschichte lag Rußland als rein kontinentaler, küstenloser Landblock im Osten Europas dem Ansturm turko-tatarischer und mongolischer Völker preisgegeben. Seine ersten Berührungen mit der Kulturwelt fanden im Süden statt, von Byzanz her, dessen Einfluß bis auf den heutigen Tag durch die russische Kirche nachwirkt. Das goldene Byzanz war ehemals, seit Annahme des Christentums im 10. Jahrhundert, dem Russenvolke der Inbegriff der Kultur, die Hochburg des Reichtums und des Handels, wie es schon früher das edelste Raubziel der slavischen Fürsten gewesen war. Der Weg dahin ward aber bald verschüttet durch die sich zwischen dem Waldgebiet und der Schwarzmeerküste durchzwängenden asiatischen Völkerschaften. Der Austausch materieller Güter mit Byzanz blieb seit dem 12. Jahrhundert nahezu völlig unterbunden. Doch wirkte die Kulturverbindung geistig auf religiösem Boden durch nach Rußland verpflanztes griechisches Mönchswesen nach. Der greisenhafte Quietismus jener dem Untergang zueilenden byzantinischen Kultur wirkte lähmend auf den jungen Barbarenstamm, auf den er aufgepfropft ward, und gab dem russischen Geistesleben sein eigentümlich schwerblütiges Gepräge. — Ein zweites Moment stärkster Beeinflussung, insbesondere der politischen Eigenart und der öffentlichen Moral, erwuchs gleichfalls von Süden her aus dem Tatarenjoch, das Rußland während fast zweier Jahrhunderte gefangen hielt und moralisch verkrüppelte. Der erste germanische Kultureinfluß dagegen drang von Norden her in das russische Waldland. Es waren die Wikinger, die stromaufwärts die Düna und den Wolchow entlang und Dnjepr-abwärts ihre Handels- und Raubzüge nach Byzanz richteten. Im 9. Jahrhundert befand sich Rußland unter, wie es heißt, freiwillig erwählten Warägerfürsten. Die Russen sollen jene berufen haben, indem sie ihre Abgesandten sagen ließen: „Unser Land ist groß und reich, aber es ist keine Ordnung darin. Kommt her und herrschet über uns[1])!“ So hat das Haus der Rjuriks in Rußland zu herrschen begonnen.

Das Licht des goldenen Byzanz erlosch 1453 in dem Meer des anstürmenden Islam. Das Licht aus dem Westen aber dämmerte nur abgedämpft nach Rußland hinüber. Denn zwischen dem deutschen Kulturstaat und Rußland hatten sich zwei schwer durchdringliche Schirme eingeschoben, Litauen und Polen; zwei zwischengelagerte, militärisch weit überlegene Staaten, aus denen jedoch kulturell nicht viel zu holen war; waren sie doch selbst kulturell gänzlich abhängig von der lateinisch-germanischen Kulturbefruchtung. Über

---

[1]) Ein solches Eingeständnis in einer gewiß beschönigend ausgeschmückten Sage darf als typische Erkenntnis der Schwächen der eigenen Begabung angesehen werden. Eine schärfere Selbstkritik läßt sich gar nicht denken!

diese eifersüchtigen Nachbarn hinweg oder um sie herum (Seeweg!) mußte der erste Verkehr Moskowiens mit dem Westen sich mühsame Wege bahnen. Allmählich bildeten sich einige wenige Durchbruchsstellen direkten deutschen Einflusses auf die russischen Staaten heraus, indem die Hansa in Pleskau, in Nowgorod, Riga und anderen Orten ihre Kaufhöfe nnd Faktoreien errichtete. Ein lebhafter Handel, durch welchen Sklaven, Wachs, Pelzwerk, Flachs, Häute, Teer eingehandelt wurden, entwickelte sich an jenen Stellen. Je mehr die russischen Teilfürstentümer sich politisch unter Moskau vereinigen, desto bewußter erstrebt das Moskauer Großfürstentum den Austausch von Gütern und Kenntnissen mit Westeuropa. Schon unter den Großfürsten Johann III. und Johann IV. (dem Schrecklichen) kam eine ganze Anzahl Westeuropäer, zahlreiche Italiener, doch auch viele Holländer und Deutsche darunter, nach Moskau, in den Staatsdienst oder mit Freibriefen zur Ausübung irgendeines nützlichen Gewerbes. Schon damals war die Triebkraft der russischen Regierung die klare Erkenntnis, daß die militärische Stärkung des Staates vor allem der gründlichen westlichen Techniken bedürfe. Es waren auch überwiegend teils Offiziere, teils Techniker der Heeresindustrien herangezogen worden. Dies ist im Grunde der leitende Gedanke bei der Ausländerpolitik Rußlands bis ins 19. Jahrhundert hinein geblieben. Im ganzen hat sich die Regierung der Frage stets günstig gegenüber gestellt, während im Volke sich sehr früh und sehr häufig erbitterte Mißhelligkeiten aus Mißgunst gegen die Ausländer herausstellten. Es kann keinen typischeren Ausdruck geben, wie bis auf den heutigen Tag der Einfluß der Ausländer ganz überwiegend auf die Entwicklung der staatlichen Bedürfnisse gerichtet ist, als die Tatsache, daß noch in der Gegenwart von sämtlichen ausländischen Kapitalanlagen in Rußland 84 Prozent auf Staatsanleihen in irgendeiner Form entfallen und nur 16 Prozent sich unmittelbar im Wirtschaftsleben betätigen.

In die Moskauer Zeit fällt auch die Erschließung Rußlands von Norden, vom Eismeer her. Der Engländer Chancellor erreicht 1554 Archangelsk, wird vom Moskauer Zaren sehr gastfrei aufgenommen, und mit entgegenkommenden Vorschlägen für einen Handelsvertrag zu seinem König entlassen. Später bildet sich auch eine englisch-russische Kompagnie. Doch unbeschadet dessen gehen die Haupthandelsbeziehungen doch noch über die Ostsee, eifersüchtig bewacht und mißgünstig behindert von Polen-Litauen.

An der Wende des 16. Jahrhunderts stirbt das Herrscherhaus der Rjurik aus und Rußland verfällt den furchtbarsten inneren Wirren. Es liegt bald so sehr am Boden, daß es ganz in die Gewalt Polens zu fallen scheint, dessen König Wladislaw IV. zum Zaren gewählt wird. Von dieser Gefahr befreit, gehen die neuen Herrscher des Hauses Romanow noch zielbewußter daran, möglichst viele Ausländer heranzuziehen, die allein Rußlands Heeresrüstung und wirtschaftlicher Technik den nötigen Aufschwung verbürgen. Eine sogenannte deutsche Vorstadt findet sich schon damals in Moskau vor. Sie wird rasch vergrößert, und Vertreter aller möglichen Handwerke und Künste — Kanonengießer, Seiler, Baumeister, Offiziere, Ingenieure, Uhrmacher, Handwerker aller Art — besiedeln jenen Abschnitt Moskaus immer dichter. Einen besonderen Aufschwung nimmt diese Bewegung seit Peter dem Großen. Zugleich wendet sich die Bevorzugung immer mehr den Deutschen und Holländern zu. Als sich dann auch ein eigenes russisches Schrifttum aus dem Kirchenslawischen herausbildet, wird offensichtlich, wie sehr einerseits die ersten gelehrten Russen an deutscher Wissenschaft groß geworden waren (Lomonossoff z. B. in Freiburg und Marburg), andererseits auch Deutsche an der Ausbildung der russischen Sprache mitarbeiteten: die Syntax der russischen Sprache ist ganz nach deutschem Vorbild aufgebaut, die meisten abstracta nach deutschem Muster gebildet; wie z. B. „Vorstellung“ gegenüber dem französischen „représentation“ auch im russischen auf Grund einer räumlichen Darstellung zu „pred-stawlenie“ = Vorstellung gebildet ist, während der lateinische Begriff auf zeitlicher Wiedergabe, als „Vergegenwärtigung“ etwa, beruht.

Unter den Nachkommen Peters bis zum Zeitalter Katharinas II. trat eine Zeit ein, in welcher die Deutschen die russische Politik in weitem Maße beherrschten, sich als Feldherren hervortaten, einen ungeheuren Einfluß bei Hofe ausübten, die hohen und höchsten Staatsämter innehatten. Sie wurden zu Konstrukteuren des modernen russischen Staates. Zugleich regte sich aber auch in tieferen Schichten eine immer zahlreichere deutsche Bevölkerung. Handel und Gewerbe wurden durch sie befruchtet, neue Techniken eingeführt, die wirtschaftlichen Kräfte des Landes geweckt. Waren auch viele wilde Gesellen und Abenteurer darunter, so brachten diese Leute den Russen doch den Ansatz zu einem ungeheuren Aufschwung in wirtschaftlicher Hinsicht ins Land. Es ist klar, daß diese allseitige Begünstigung und Vormachtstellung der deutschen Arbeit bei den Russen Neid und Eifersucht erregte, ein Gefühl, das der Tätigkeit der Deutschen auf den Fersen blieb bis auf den heutigen Tag; nur daß die Gegensätze heute mehr aus dem höfischen ins allgemeine Leben gerückt sind und daß man vor dem Kriege allgemein in wirtschaftlichem Sinne über „deutsche Vergewaltigung“ und „deutsches Joch“ in Rußland zu schreien beliebte. Bei näherem Hinsehen ergibt sich jedoch nicht nur die Ungerechtigkeit dieser Beschuldigung, sondern auch die ganz besondere Eigenart des deutschen Einflusses im russischen Wirtschaftsleben, welche ungleich eher als die Beteiligung anderer Völker den Russen wertvolle Güter ins Land schafft. Während z. B. schon im vorerwähnten Moskauer Handelsverhältnis die Engländer lediglich die Güter aus Rußland herausholten und sich mit einzelnen sehr einträglichen Handelszügen bei raschem Warenumschlag begnügten, siedelten sich die Deutschen scharenweise an, brachten ihre Kenntnisse und Fertigkeiten ins Land, dienten dem Zaren oft mit großer Treue und Aufopferung und gingen in ihren Nachkommen sehr häufig ganz im Russentum auf. Schon

die viel weiter zurückliegende Hanse war im Lande seßhaft geworden, betrieb richtigen Faktoreihandel in dauernden Niederlassungen und trat so seit dem 12. Jahrhundert in engste Berührung mit der russischen Bevölkerung. Dies ist bis auf den heutigen Tag scharf zu beobachten in den Schicksalen deutscher Familien und deutscher Unternehmungen gegenüber französischen oder englischen Siedlern, welche stets streng abgesondert vom russischen Volksleben bleiben und sich meist in ihre alte Heimat zurückziehen zusamt den angesammelten Reichtümern.

Es verlohnt, an dieser Stelle auf jenen hetzerischen Klageruf der Russen näher einzugehen. Wenn über Vergewaltigung durch die Deutschen oder das deutsche Joch geschrien wurde, so war der einzige Anlaß dazu der sichtbare Erfolg der Deutschen auf allen Gebieten — ein Erfolg, der gegenüber dem phlegmatischen Russen deutscher Zähigkeit und deutschem Fleiß zuzuschreiben ist. Dieses Geschrei verkennt gerade dasjenige, was das Segensreiche an der deutschen Durchdringung Rußlands bis zum Kriege gewesen ist und was die Russen in Zukunft, wenn sie glücklich die englische und amerikanische Durchdringung eingeleitet haben werden, bitter vermissen werden: es ist die Beseelung des Kapitals. Es ist nämlich ein ungeheurer Unterschied, ob etwa eine Milliarde amerikanisches Kapital oder eine Milliarde deutsches Kapital ins Land fließt. In dieser Beziehung vermag die Finanzstatistik allein den Dingen gar nicht zu folgen. Es gibt ein seelenloses, mechanisch wirkendes Kapital, das sich in einem Lande breit macht, es durchsetzt und aus ihm seine Gewinne heraussaugt — so arbeitet das amerikanische Trustkapital. Es dringt ein in Form von papiernen Anlagen, wird bewacht, geleitet und betreut von wenigen unumgänglichen Vertretern, die sämtlich nach vollbrachtem Auftrag alsbald mit Sack und Pack in ihre Heimat zurückkehren, nie aber im fremden Lande Fuß fassen oder sich gar für immer niederlassen. Anders das deutsche Kapital! Nicht in Riesenunternehmungen ist es nach Rußland gedrungen, sondern in tausend feinen Verzweigungen, ganz überwiegend in der Form von Privatunternehmungen und in der Hand von Tausenden und aber Tausenden fleißiger, gebildeter und strebsamer Männer, von denen jeder einzelne neben seinem Geld eine Menge moralischer und wirtschaftlicher Kraft mitbrachte, die er bereit war ein ganzes Menschenleben hindurch dem Lande seiner neuen Wirksamkeit zu weihen. Ganz überwiegend blieben diese Leute dann an der neuen Scholle haften. Nicht nur vermieden sie es meistens, mit dem errafften Wohlstand wieder in ihre Heimat zu ziehen, sondern wurden nur allzuoft Untertanen Rußlands und verwuchsen selbst oder doch in ihren Kindern völlig mit der neuen Heimat. Für Rußland ein ungeheurer Zuwachs an kulturellen Kräften. Und was Deutschlands Kummer war — die allzu rasche Akklimatisierung dieser deutschen Kräfte — das war Rußlands Freude und Nutzen.

(Fortsetzung folgt.)

Zur Lage der deutschen Kolonisten im ehemaligen Zarenreiche.

Rückblicke und Ausblicke.

Von P. Dohmen, Wissenschaftlicher Hilfsarbeiter der Reichswanderungsstelle, Berlin.

Die Teilnahme an dem Schicksal der deutschen Kolonisten im ehemaligen Zarenreiche ist von den schwerwiegenden Ereignissen im eigenen Lande etwas in den Hintergrund gedrängt. Auch hat die durch den Waffenstillstand bewirkte Veränderung in unseren politischen und militärischen Verhältnissen im Osten die Verbindung mit den dortigen Stammesbrüdern sehr nachteilig beeinflußt, teils sogar völlig unterbrochen. Solche vorübergehenden Hemmnisse vermögen indes das im Kriege erwachte und rasch erstarkte Gemeinschaftsgefühl mit den Volksgenossen im Osten nicht ernstlich zu beeinträchtigen, und nach Klärung der gegenwärtigen drangvollen Übergangszustände wird der Gedanke an unsere Pflicht gegen das Auslanddeutschtum ohne Zweifel die Geister und Herzen wieder rege bewegen.

In den west-ukrainischen (wolhynischen) Kolonien hat sich während der letzten Monate nicht viel geändert. Die Mehrzahl der Gehöfte liegt nach wie vor zerstört und niedergebrannt da, und viele Felder sind unbestellt geblieben, denn es fehlte an Baumaterial und Saatgut. Die aus der Verbannung zurückgekehrten Kolonisten vermehrten nur das Elend der anderen. Pachtverträge, die in großer Zahl abgelaufen waren, konnten nicht wieder erneuert werden, weil die Verpächter — meist polnische Großgrundbesitzer — es ablehnten. Die Banken verlangten Zahlung der rückständigen, in den Jahren der Verschleppung mächtig angewachsenen Hypothekenzinsen und kündigten den säumigen Zahlern die Zwangsversteigerung ihrer Besitzungen an. Am schlimmsten sah es im Cholmer Kreise aus, wo das Kolonistentum, weil es des deutschen militärischen Schutzes ermangelte, den Anfeindungen der polnischen Bauernschaft preisgegeben und die Lebensmittelnot überdies besonders groß war. Obwohl die Zweigstelle der Reichswanderungsstelle in Cholm im Verein mit dem dortigen, von wohlhabenden Kolonisten gegründeten deutschen Hilfskomitee dem Elend nach Kräften gesteuert hat, gewann der Gedanke an eine Rückwanderung nach Deutschland unter den Deutschstämmigen im Cholmer Kreise wie in Wolhynien überhaupt rasch an Boden. Mit Rücksicht auf die Versorgung der heimischen Landwirtschaft mit Arbeitskräften war dies dankbar zu begrüßen. Aber andererseits machte sich auch alsbald das dringende Erfordernis geltend, den Rückwandererzustrom zu dämmen und in geordneten Bahnen zu halten, denn sowohl unsere Transportmittel wie auch die Möglichkeiten der vorläufigen Unterbringung waren durch die Kriegsverhältnisse äußerst beschränkt. Es galt also, die wolhynischen Deutschstämmigen in ihrer überwiegenden Zahl zum vorläufigen Verharren an ihrem derzeitigen Aufenthaltsorte zu bewegen. Der „west-ukrainische Verband“, an dessen Spitze ein Vertrauensmann der

Reichswanderungsstelle steht, nahm sich mit Eifer der Sache seiner Landsleute an. Außerdem leisteten deutscherseits eingerichtete Schiedsgerichte, denen die Schlichtung von Streitigkeiten zwischen heimgekehrten Kolonisten und den neuen Besitzern der Wirtschaften oblag, gute Dienste. Da überdies die Ernte im Lande verhältnismäßig befriedigend ausfiel und während der Sommer- und Herbstzeit kein Mangel an Arbeitsgelegenheit war, gelang es, die meisten Kolonisten zum einstweiligen Abstand von der Abwanderung zu bringen. Seit Beendigung der Ernte häuften sich jedoch die Gesuche um Abführung nach Deutschland wieder, und da die vorhandenen Nahrungsvorräte vielfach kaum über die Mitte des Winters hinaus langen dürften, wird mit einer baldigen und stetigen Zunahme der Rückwanderungsabsichten unter den Kolonisten der West-Ukraine zu rechnen sein. Jedenfalls kann als sicher gelten, daß die deutschen Bauern in Wolhynien auf die Dauer dort nicht mehr zu halten sind. Umfaßte die Abwanderung zunächst auch mehr den ärmeren, landlosen Teil der Deutschstämmigen, so werden zweifellos nach Abmarsch der deutschen Truppen aus der Ukraine auch die vermögenden wolhynischen Kolonisten über kurz oder lang ihrer dortigen Wirkungsstätte für immer den Rücken kehren.

Der Stand der Dinge in den deutschen Kolonien der Süd-Ukraine und Krim ist im Vergleich zu der Notlage der wolhynischen Kolonisten ziemlich günstig, wenn auch die Ungewißheit der politischen Zustände des Landes keinen Ausblick in die Zukunft gestattet. Die Anwesenheit der deutschen Truppen hat die dortigen Landsleute vor bolschewistischen Übergriffen gesichert. Sie konnten ungestört eine gute Ernte einbringen und erzielten hohe Preise für ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse. Infolge des bedeutend gestiegenen Bodenwertes entwickelte sich in den Kolonien ein lebhafter Grundstückshandel, mittels dessen sich manche Bauern die Mittel zum Ankauf in Deutschland verschafften. Einige, denen die Veräußerung ihrer Liegenschaften ein bedeutendes Vermögen einbrachte, erwarben größere Landflächen in Deutschland, die sie selbständig aufzuteilen und mit Landsleuten zu besiedeln gedenken. Unsererseits mußte jedoch den vielfach überstürzten Landverkäufen, weil sie die Geschlossenheit der Siedlungen gefährdeten, schließlich soweit als möglich entgegengearbeitet werden. Die Kolonisten wurden bewogen, vorerst die Entwicklung der nächsten Zeit abzuwarten, ehe sie ihren Grundbesitz aus der Hand gäben. Im allgemeinen ist die Neigung zur Abwanderung unter den süd-ukrainischen deutschen Bauern aber überhaupt nicht sonderlich ausgeprägt, der Standpunkt der Mehrheit zu dieser Frage jedenfalls sehr unbestimmt. Drei Auffassungen kämpfen um den Vorrang: die eine will die Bildung eines Kolonistenstaates am Schwarzen Meer unter deutschem Schutz, was wohl eine ewige Utopie bleiben dürfte, die andere erstrebt die Sicherung des Rechtes der Kolonie auf freie kulturelle Entwicklung durch den Eintritt von Kolonisten in die ukrainische Regierung, die dritte will die allgemeine Abwanderung. Erst nach Klärung der politischen Weltlage und der endgültigen Herstellung der staatlichen Ordnung im Osten wird man beurteilen können, in welcher Richtung die besten Garantien für die künftige gedeihliche Entwicklung der deutschstämmigen Bauern aus der Ukraine und Krim zu finden sind. Inzwischen gilt es deutscherseits, den Zusammenhang der Landsleute mit dem Mutterlande zu bewahren und immer fester zu gestalten. Wir müssen bestrebt sein, den Kolonisten wie bisher unter striktem Verzicht auf jeden Anreiz zur Abwanderung und jede Einmischung in ihre politischen Pläne durch Rat und Aufklärung zu dienen und ihr Vertrauen zu uns zu festigen, damit, wenn eine Abwanderung sich wirklich einmal als notwendig erweisen sollte, diese sich im Einvernehmen mit Deutschland und unter der Leitung unserer behördlichen Stellen vollzieht.

Im Dongebiet hatten die deutschen Kolonisten unter den Kämpfen der Kosaken und Bolschewisten hart zu leiden. Sie befanden sich buchstäblich zwischen zwei Feuern und wurden, da sie sich keiner der beiden streitenden Parteien anschlossen, bald von der einen, bald von der anderen bedrängt und ausgeplündert. Als die Don-Kosaken außerdem auch noch die Kolonistensöhne zum Eintritt in ihr Heer zwangen, wurde der an die amtlichen deutschen Stellen gerichtete Ruf um Abbeförderung immer dringender, namentlich unter den Pachtkolonisten, die zum Teil auf eigne Faust von dannen zogen. Die Reichswanderungsstelle lenkte von ihrer Geschäftsstelle in Kiew die Hauptmasse der Auswanderer nach dem Gouvernement Taurien und der Krim und vermittelte die Aufnahme bei den dortigen deutschen Kolonisten. Auch nach Deutschland wurde eine Anzahl abtransportiert, im ganzen etwa 800. In jüngster Zeit ließ die Wanderflut dank der deutschen Aufklärungstätigkeit wieder etwas nach. Die Kolonisten zeigten sich geneigt, einen günstigeren Zeitpunkt zur Flüssigmachung ihres Vermögens und etwaigen Abwanderung abzuwarten.

Auch in den Kolonien im Kaukasus, die nördlich des Gebirges im Terek- und Kubangebiet und südlich um Tiflis herum liegen, haben Bürgerkrieg und politischer Wirrwarr viel Unheil angerichtet. Die Siedlungen im Terekgebiet wurden von den aufständischen Völkerstämmen der Inguschen und Tschetschenzen überfallen und verwüstet und ihre Bewohner vertrieben. Es mögen ungefähr 40- bis 50000 Deutschstämmige sein, die, zur Auswanderung entschlossen, in den abgelegenen Landschaften des Kaukasus auf das deutsche Hilfswerk harren, das indes durch ungewöhnlich schwierige Gelände- und Transportverhältnisse sehr behindert wird. Zwar ist zu erwarten, daß die Mehrzahl der Kolonisten nach Eintritt ruhigerer Verhältnisse den Abwanderungsgedanken wieder aufgeben wird. Immerhin dürfte jedoch damit zu rechnen sein, daß viele Tausende anderweitig untergebracht werden müssen. Soweit Deutschland für sie keinen Platz hat, würden sie wohl am besten an die Kolonien in der Süd-Ukraine angegliedert, wodurch dann das dortige Deutschtum eine wertvolle Stärkung erführe. Sollten wir aber unseren Landbesitz in Afrika wiedererlangen, so kämen die deutschen

Bauern aus dem Kaukasus in erster Linie für die koloniale Siedlung in Betracht.

Die größten und bevölkertsten deutschen Siedlungen im ehemaligen Rußland, die Kolonien an der Wolga, die in der ersten Zeit des Krieges von dessen Schrecken kaum berührt wurden, von Verschleppung und Enteignung verschont blieben, gerieten nach dem Ausbruch der bolschewistischen Bewegung bald in die allerunglücklichste Lage. Soweit sie sich nicht im Kampfgebiet der Tschecho-Slowaken und Rotgardisten befanden und dadurch zugrunde gerichtet wurden, sorgte der Bolschewismus mit seinen Maßnahmen der zwangsweisen Beitreibung ungeheurer Geldsummen, der Beschlagnahme des Viehs, der Ernteerträge, des Fuhrwerks, der Enteignung und Aufteilung des Grundbesitzes für ihren wirtschaftlichen Ruin. Die Zustände in diesen ehemals blühenden deutschen Dörfern waren um so trostloser, als die Bauern sich jeder Möglichkeit beraubt sahen, sich gegen die brutalen Vergewaltigungsakte der örtlichen Sowjets zu schützen. Das ehemalige „Zentralbureau der Kolonisten“ in Saratow war als angeblich gegenrevolutionär aufgehoben und statt dessen das „Deutsche Kommissariat“ in Saratow, dessen Mitglieder auf das bolschewistische Programm eingeschworen waren, mit der Wahrung der Interessen der Kolonisten betraut worden. Was Wunder, wenn ungezählte Tausende sich zur Rückwanderung nach Deutschland anmeldeten! Gestützt auf die Bestimmungen der Artikel 21 und 22 des Zusatzvertrages zum deutsch-russischen Friedensvertrage hofften sie ihr Vermögen flüssig machen und in die alte Heimat übersiedeln zu können, aber das sogenannte „Deutsche Kommissariat“ wußte unter Nichtachtung der Vertragsbestimmungen den Rückwanderungslustigen soviel Schwierigkeiten in den Weg zu legen, daß ihre Abwanderung in den meisten Fällen verhindert wurde. Alle Bemühungen und Vorstellungen unserer Regierung, das „Deutsche Kommissariat“ zu veranlassen, sein Verhalten mit den Bestimmungen des Friedensvertrages in Einklang zu bringen, waren fruchtlos. Ebensowenig ließ die russische Regierung sich zu einem Einschreiten gegen die Willkürlichkeiten des Kommissariats bewegen. Sie vergrößerte vielmehr noch die Bedrängnis der Kolonisten, indem sie sich zur planmäßigen Abbeförderung derjenigen Deutschstämmigen, die vom Kommissariat nach vieler Mühe die Genehmigung zur Rückwanderung erlangt hatten, wegen Mangels an geeignetem Bahnmaterial außerstande erklärte. Erst nach langwierigen Verhandlungen ließ sie sich herbei, den Abtransport in begrenztem Umfange zu gestatten. Aus der Verzögerung der Abwanderung, die neuerdings zur völligen Stockung geworden ist, erwächst den Wolgakolonisten naturgemäß ein immer bedeutenderer Vermögensschaden und fallen immer mehr Familien der gänzlichen Verarmung anheim. Wann wir die unterbrochene Tätigkeit für die beklagenswerten Stammesbrüder im Innern Rußlands wieder aufnehmen können, ist gegenwärtig nicht abzusehen. Jedenfalls wird der Abwanderungsdrang in den Wolgakolonien bis dahin eher zu- als abgenommen haben. Einstweilen hören wir von den Ereignissen und Verhältnissen in den deutschen Dörfern an der Wolga nicht viel mehr wie von dem Schicksal der deutschen Kolonien in West-Sibirien, die durch die tschecho-slowakische Front längst von jeder Verbindung mit uns abgeschnitten sind.

In den deutschen Siedlungen Nordrußlands, die in den Gouvernements Petersburg und Nowograd zerstreut sind, blieben die Kolonisten — es sind ihrer gegen 15 000 — ziemlich unbehelligt. Ihre Verbindung mit dem Vertrauensmann der Reichswanderungsstelle in Petersburg sowie ihre Zusammenkünfte wurden nicht gestört. Nichtsdestoweniger stand auch hier die Rückwanderungsfrage im Vordergrunde aller Pläne für die Zukunft. Bis Ende Oktober hatten etwa 5000 Personen ihre Abwanderung beantragt, die hauptsächlich in den baltischen Provinzen unterzukommen hofften. Sie entsandten auch bereits eine Anzahl von Kundschaftern dorthin, die sich über die Siedlungsaussichten ein Urteil bilden sollten. Bleibt die Möglichkeit dieser Umsiedlung bestehen, so wird auch Nordrußland die Mehrzahl seiner deutschen Kolonisten verlieren.

Die etwa 70 000 deutschen Kolonisten Beßarabiens, die mit den benachbarten Deutschstämmigen der Süd-Ukraine einen selbständigen Staat unter deutschem Schutz zu bilden gedachten, sahen, seit die Vereinigung Beßarabiens mit Rumänien zur Gewißheit wurde, ihre Hoffnung zunichte werden. Da sie von den Rumänen noch weniger Gutes als von den Russen erwarteten, wuchs die Neigung, die bisherige Heimat zu verlassen, rasch unter ihnen an. Die diesjährige Mißernte und die dadurch verursachte Teuerung taten ein übriges, um den Abwanderungsgedanken zu verstärken. Viele Kolonisten machten sich gleich auf die Reise nach Deutschland, wo sie als Landarbeiter beschäftigt wurden, und die Zahl der Gesuche von solchen, die als Ansiedler zu uns herüber wollen, ist ziemlich bedeutend. Die Reichswanderungsstelle unterhielt von Odessa aus dauernde Fühlung mit den Kolonisten, die aber durch die militärischen Besatzungsverhältnisse Beßarabiens sehr behindert wurde. Die Kolonien in Beßarabien sind — wie die in der Süd-Ukraine — in der Mehrzahl recht wohlhabend und haben mehrere Millionen auf die deutsche Kriegsanleihe gezeichnet.

Alles in allem kann nach den Erfahrungen der jüngsten Zeit als gewiß gelten, daß unsere Beziehungen zu den Deutschstämmigen im ehemaligen Rußland durch das Unglück unseres Vaterlandes nicht gelitten, sondern sich eher noch gefestigt haben und die Rückwanderungslust um so weniger eine Schwächung erfuhr, als bei den Kolonisten in den bisher besetzten Gebieten der Abzug unserer Truppen schwerste Besorgnis erregt, weil sie dadurch schutzlos der mißgünstigen und rachsüchtigen Bevölkerung preisgegeben sind. Es bedarf kaum des Hinweises, daß wir nach wie vor alles daransetzen müssen, unsere Beziehungen zu den Kolonisten im Osten weiter zu pflegen und uns das Vertrauen der Volksgenossen zu erhalten. Wenn auch einstweilen eine bestimmte Stellungnahme zu den Abwanderungsbestrebungen nicht möglich ist und unsere Bemühungen bis auf weiteres noch

darauf gerichtet bleiben müssen, die Rückwanderung möglichst einzudämmen, so werden wir doch ohne Zweifel über kurz oder lang des unschätzbaren Zuwachses, den die ihrer alten Heimat wieder zustrebenden Stammesbrüder für unser erschöpftes Volkstum bedeuten, dringend bedürfen.

Die politischen Grundlagen der japanischen Weltmacht.

Von Dr. Paul Ostwald, Berlin.

Japan hat in politischer Beziehung während der zwei letzten Menschenalter eine in der Geschichte der Völker einzig dastehende Entwicklung genommen. Noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts war Japan ein Staat, der, von der Außenwelt völlig abgeschnitten, in mittelalterlichen Formen dahinlebte und der nur die drei Inseln Hondo, Schikoku und Kiushiu umfaßte. Heute dagegen steht das Mikadoreich, wenigstens rein äußerlich genommen, auf dem Standpunkt einer modernen Weltmacht. Nicht nur verfügt es in seinem Heer und in seiner Flotte über dieselben Machtmittel wie eine solche, sondern auch seine ganze Machtgeltung entspricht dieser Tatsache. Planvoll und systematisch haben die Japaner hinübergegriffen nach der im Norden und im Süden zum Festland führenden Inselwelt, nach dem Festland selbst und nach den Inseln im Stillen Ozean. Möglich waren diese großen Erfolge nur durch den im japanischen Volke stark vorhandenen politischen Ehrgeiz. Dieser mußte, nachdem nun einmal die seit mehr als zweihundert Jahren bestehenden Schranken des Abschlusses gefallen waren, in noch stärkerem Maße als früher auf Betätigung drängen, und zugleich mußte ihn das Vorgehen der abendländischen Mächte in Ostasien in besonderem Maße entfachen. Ein Vergleich des japanischen Volkes mit dem chinesischen in der Zeit der Auseinandersetzung mit dem Abendland beleuchtet ja aufs deutlichste diese geistige Triebkraft, ohne die Japan niemals die heutige Machtstellung erreicht haben würde. Mit ihr werden wir auch in der Zukunft zu rechnen haben, und zwar in dem Sinne, daß Japan fest gewillt sein wird, die Machtstellung, die es sich sowohl durch siegreiche Kriege wie durch geschickte, skrupellose Politik errungen hat, auch zu behalten. Japan hat sich zum Herrn in Ostasien gemacht und wird es auch weiterhin bleiben wollen. Doch es kommt nicht nur auf das Wollen an, sondern auf die politischen Umstände; sie sind hierbei vornehmlich mit entscheidend. In diesem Sinne gilt es daher jetzt, nachdem der Weltkrieg sein Ende gefunden hat, daß wir uns Klarheit darüber zu verschaffen versuchen müssen, in welche politische Lage Japan durch seinen entschlossenen Willen zur Suprematie in Ostasien gebracht worden ist. Diese Frage nach den Grundlagen der japanischen Weltmacht ist um so notwendiger, weil wir von hier aus ja überhaupt erst die Möglichkeit erhalten, alle die anderen auf Ostasien bezüglichen Fragen zu beleuchten.

Bei der Beurteilung der heutigen Machtstellung Japans kommt als wichtigstes Kriterium in Betracht, daß Japan dadurch in den schärfsten Gegensatz zu England und den Vereinigten Staaten von Amerika geraten ist. Es ist dabei ferner wohl zu beachten, daß dieser Gegensatz nicht etwa erst durch die große Machtausdehnung Japans während des Weltkrieges geschaffen worden ist, sondern daß er schon vorher vorhanden war. Es handelt sich hier eben um einen Gegensatz, der durch das Kreuzen der verschiedenen geopolitischen und wirtschaftspolitischen Interessen entstanden ist, und der kommen mußte, sobald Japan den Weg der Machtpolitik ging. Denn England und Amerika sind eben nicht nur die Nachbarn des um sich greifenden Mikadoreiches, sondern sie sind auch als Hauptinteressenten an der Erschließung des Reiches der Mitte durch das Vorwärtsstürmen Japans stark in Mitleidenschaft gezogen.

Daß England seit 1902 mit Japan in einem engen Bundesverhältnis gestanden hat, darf uns hierbei nicht irreleiten. Der Bündnisgedanke ist herausgeboren worden aus der gemeinsamen Feindschaft der beiden Mächte gegen Rußland, er ist dann am Leben erhalten worden durch die Vorteile, die Japan winkten, wenn es die gegen Deutschland gerichtete Einkreisungspolitik Englands mitmachte. Wenn England im Jahre 1911 eine Erneuerung und Umänderung des Bündnisvertrages durchsetzen konnte, so war das einzig und allein nur dadurch möglich, daß es Japan die Aussicht auf Kiautschou und den deutschen Südseebesitz eröffnete. Soweit es aber dieser Einkreisungspolitik nichts schadete und diese dadurch nicht in Gefahr kam, tat man englischerseits alles, um den japanischen Aufstieg zu hindern. Man hatte im Frieden zu Portsmouth mit dahin gearbeitet, daß Japan keine Kriegsentschädigung erhielt und so in finanzieller Abhängigkeit von England bleiben mußte. Im Bündnisvertrag vom Jahre 1911 entzog sich England der Verpflichtung, Japan im Falle eines Krieges mit Amerika helfend zur Seite stehen zu müssen. Dem Bündnis wurde dadurch für Japan überhaupt der eigentliche Wert genommen, es war gezwungen, den Vereinigten Staaten mit größerer Vorsicht und Rücksicht entgegenzutreten. Weiter versagte man sich in London allen Anregungen, die von japanischer Seite ausgingen und eine Ausdehnung in bezug auf gemeinsame wirtschaftliche Unternehmungen in China zum Ziele hatten. Man wollte hiervon ebensowenig etwas wissen wie von der Öffnung der englischen Kolonien für die japanischen Auswanderer. Im Gegenteil, wenn die Bewohner der besonders hierbei in Frage kommenden Dominions, nämlich Australiens und Kanadas, sich zu eifriger gemeinsamer Abwehr der gelben Rasse zusammenschlossen und das nach außen hin betonten, so war das ganz im Sinne der Londoner Regierung. Man hatte zwar nichts dabei gefunden, die erste weiße Rasse zu sein, die mit einer gelben ein Bündnis einging, wohl aber hatte man seine guten Gründe, dieser seine kolonialen Besitzungen zu verschließen.

So war denn das Bündnis zwischen England und Japan, als es im Jahre 1914 nach außen hin in Wirksamkeit trat, doch im Innern schon morsch. Nichts beleuchtet das deutlicher als die Szenen,

die sich bei der Eroberung von Kiautschou zwischen den Japanern und Engländern abspielten.

Zum Verschleiern des Gegensatzes zwischen Japan und den Vereinigten Staaten von Amerika hatte man sowohl in Tokio wie auch in Washington weniger Grund gehabt, sondern man hatte sich hier immer einer offeneren Sprache bedient. Er konzentrierte sich die Jahre hindurch vor allem in der Philippinenfrage, der mexikanischen und der Einwandererfrage. In der letzten spitzte sich bekanntlich der Konflikt am schärfsten zu, denn die Regierung in Washington trieb hierbei eine derartige Hemdärmelpolitik, daß Japan keinen anderen Ausweg wußte, als alle diplomatischen Verhandlungen der beiden Mächte zu veröffentlichen. Hätten damals im Juni 1914 die politischen Verhältnisse anders gelegen, wäre Japan der Hilfe Englands sicher gewesen, dann hätte man japanischerseits aller Wahrscheinlichkeit nach zu den Waffen gegriffen.

Diese politischen starken Belastungen, mit denen Japan so in den Weltkrieg ging, haben nun dessen Verlauf und die ganze Art und Weise, wie Japan die politische Konjunktur zum Ausbau seiner Machtstellung in Ostasien benutzt hat, nicht etwa vermindert oder gar beseitigt. Hat doch Japan sich durchaus nicht mit dem begnügt, was ihm England 1911 auf Kosten Deutschlands versprochen hatte. Es hat vielmehr seine Suprematie im Reiche der Mitte erklärt und sowohl England wie auch die Vereinigten Staaten zur Anerkennung dieses Zustandes gezwungen. Was das im besonderen für England besagen will, wird uns deutlich, wenn wir daran denken, daß gerade England in China seit der Erschließung dieses Landes die führende Rolle unter den auswärtigen Mächten gespielt hat und daß es gerade aus diesem Umstande auch seine großen wirtschaftlichen Vorteile zu ziehen wußte: erinnert sei da nur an Englands Anspruch auf das an Bodenschätzen so reiche Jangtsebecken. Ferner hat Japan die Nordmandschurei und die Länder bis zum Amur mit Beschlag belegt, und auch Ostsibirien erklärt es als seine besondere Interessensphäre. Diese Absichten Japans auf Sibirien sind aber wieder ein besonderer Stein des Anstoßes zwischen dem Mikadoreich und den Vereinigten Staaten von Amerika geworden. Zu alledem kommt natürlich, daß bei den Japanern infolge ihrer gewaltigen Machtausdehnung selbstverständlich das Selbstbewußtsein um ein Bedeutendes noch gestiegen sein wird. Um so weniger werden sie darum Lust verspüren, sich jetzt noch weiter von Amerika und England als Menschen zweiten Grades behandeln zu lassen. Sie werden volle Gleichberechtigung der Japaner in der ganzen Welt und die Aufhebung jeder Sonderbestimmung gegen Angehörige ihres Volkes, wie sie in den englischen Kolonien und in den amerikanischen Weststaaten bestehen, mit aller Energie fordern. Nachrichten, die über die zu erwartenden Forderungen Japans auf dem Friedenskongreß verlautbart sind, bestätigen das ja auch vollkommen. Für England und Amerika ist aber diese Forderung ein Schlag ins Gesicht, und beide Staaten werden alles tun, um sich ihr entziehen zu können. Denn sie wissen ganz genau, daß im Falle des Nachgebens Australien, Neuseeland, Kanada und die westlichen Staaten von Amerika bald das Schicksal Hawais teilen würden, wo die Japaner sich in wenigen Jahrzehnten durch Zuwanderung und Geburt so vermehrt haben, daß sie heute fast $^2/_3$ der Bevölkerung ausmachen.

Es ist also deutlich, daß die Verhältnisse, wie sie durch Japan während des Weltkrieges in Ostasien geschaffen worden sind, den Keil des Gegensatzes zwischen dem Mikadoreich und dem Anglo-Amerikanertum noch tiefer getrieben haben. Irgendein mäßigendes Moment, wie es bisher in dem Bündnis zwischen England und Japan bestanden hat, ist auch nicht mehr vorhanden, denn wie wir oben gesehen haben, ist dem englisch-japanischen Bündnis aller Boden für die Zukunft entzogen. Sollte es wirklich weiterbestehen — und offiziell läuft es ja noch bis zum Jahre 1924 —, so ist sein Name von jetzt ab noch mehr als bisher Schall und Rauch. Japan hat also seine Machtausdehnung mit einer erheblichen Belastung seiner politischen Lage durch den verschärften Gegensatz zu England und den Vereinigten Staaten von Amerika erkauft. Wir müssen uns daher fragen, ob und in welcher Weise es Japan gelungen ist, sich einen Ausgleich zu schaffen.

Es ist klar, daß man sich in Tokio niemals einer Täuschung darüber hingegeben haben wird, welche Wirkung die von Japan betriebene Machtpolitik in Ostasien in England und in Amerika haben mußte. Weil man aber der angloamerikanischen Feindschaft für die Zukunft sicher war, tat man während des Weltkrieges alles, um die eigenen Kräfte zu stärken. Dann aber suchte man die nötige Rückendeckung da, wo sie allein möglich war, bei Rußland. Auch Plänen, die mit Deutschland rechneten, stand man nicht ganz fern. In bezug auf Rußland brauchte man keinen neuen Weg einzuschlagen, sondern nur den weiter zu verfolgen, den man sowohl von russischer wie von japanischer Seite seit 1910 gegangen war, als beide Mächte sich gegen die Gefährdung ihrer Interessen in der Mandschurei durch die Vorschläge des amerikanischen Staatssekretärs Knox zu gemeinsamem Handeln zusammengeschlossen hatten. Es kann hier nicht unsere Aufgabe sein, diese Dinge im einzelnen zu verfolgen (vgl. meine Arbeit: Die Großmächte in Ostasien, Seite 58ff., Langensalza 1918, und meinen Aufsatz in der Zeitschrift „Asien“, Oktoberheft 1918: Die russische Ostasienpolitik und ihr Zusammenbruch); jedenfalls erreichte Japan zunächst sein Ziel, denn im Juli 1916 kam ein enges Bündnis zwischen Rußland und Japan zustande. Die von der Räteregierung darüber veröffentlichten Geheimabmachungen zwischen den beiden Mächten zeigen uns deutlich die Spitze gegen England und Amerika.

Doch die Berechnungen Japans sollten durch die russische Revolution über den Haufen geworfen werden. Die innere völlige Auflösung des Landes, die dem Sturze des Zartums folgte, nahm Japan jede Hoffnung auf eine wirksame Rückendeckung, wenigstens für die nächste Zeit. Japan ist dadurch in die wenig glückliche Lage der Isolierung ge-

kommen. Die Isolierung hat nun für Japan noch dadurch eine schärfere Note erhalten, daß der Weltkrieg mit einem vollen Sieg des Anglo-Amerikanertums und dem Zusammenbruche der Zentralmächte geendet hat. Es ist das ein Ende, wie es Japan sich nicht hat wünschen können. Denn nicht nur ist dadurch das Prestige seiner Feinde in der Welt um ein Bedeutendes gestiegen, sondern auch deren tatsächliche Macht. Japan bildet das noch einzige Hindernis für die angelsächsische Weltherrschaft, und es besteht die Gefahr, daß es, von England und Amerika in die Mitte genommen, einfach zerrieben wird. Aller Mut und alle Tüchtigkeit seines Heeres und seiner Flotte bieten keine genügende Gewähr des Schutzes gegen die Machtmittel, die dem Anglo-Amerikanertum zur Verfügung stehen, wie es ja das Beispiel Deutschlands bewiesen hat.

Wir sehen also, daß die Grundlagen der japanischen Weltmacht durchaus nicht so sicher und stark sind, als sie vielleicht auf den ersten Blick erscheinen. Den Versuchen, die mit Sicherheit von englischer und amerikanischer Seite zu erwarten sind, und die ein Zurückdämmen des übermächtig gewordenen japanischen Einflusses in Ostasien verfolgen werden, wird Japan nur mit Vorsicht entgegentreten können. Zunächst allerdings wird die sowohl bei England wie auch bei Amerika stark vorhandene und erklärliche Abgeneigtheit gegen einen baldigen neuen Krieg Japan zu Hilfe kommen; doch bilden solche Gefühlsmomente der Feinde keine sicheren Grundlagen einer Politik. Es wird daher Japans Streben sein müssen, aus der Isoliertheit herauszukommen. Der japanischen Politik ist das Problem gestellt, die Jahre der Friedensgeneigtheit des Angelsachsentums dazu zu benutzen, sich die nötige Rückendeckung zu verschaffen. Es ist selbstverständlich, daß hier Rußland nach wie vor für Japan im Vordergrund des Interesses bleiben wird und muß. Daß man auch in Tokio dieser Ansicht ist, dafür spricht die bisherige Stellungnahme der japanischen Regierung zur russischen Revolution. Man hat von japanischer Seite alles vermieden, was zu einem Bruche zwischen den beiden Staaten führen könnte. Japan hat nicht gezögert, die neue Regierung in Rußland anzuerkennen, und in dieser Anerkennung haben wir eben mehr zu sehen als eine leere Förmlichkeit; es ist das Bekenntnis, nach Kräften festzuhalten an der freundschaftlichen Politik dem westlichen Nachbar gegenüber und ihn auch weiterhin fest an sich zu binden. Damit steht Japans Vorgehen in der Mandschurei und in Sibirien nicht in Widerspruch. Denn wie ich bereits ausführlicher an anderer Stelle (Japan und die russische Revolution, in „Nord und Süd“ Dezember 1918) dargelegt habe, ist Japan zu seinem energischeren Vorgehen in der Mandschurei durch die Furcht angeregt worden, in dem allgemeinen Wirrwarr auch das zu verlieren, was ihm im Juli 1916 zugesichert war. Von da war es dann nur noch ein Schritt zu dem Wunsche, die Lage der Dinge zur Beseitigung der letzten Reste der russischen Herrschaft in Ostasien überhaupt zu benutzen. Doch immer hoffte man das in Formen tun zu können, die für das russische Volk und die augenblickliche Regierung nichts Beleidigendes hatte. Auch für Sibirien, das man doch auf keinen Fall in die Hände der Amerikaner fallen lassen wollte, verstand der Japaner eben in der Form einer von allen alliierten Mächten gemeinsam unternommenen Intervention eine Art des Vorgehens sich zu schaffen, die einen direkt gegen Japan gerichteten Haß des russischen Volkes nicht aufkommen lassen konnte. Nach alledem und nach der sonstigen oben genügend erörterten allgemeinen politischen Lage wird Japan also auch weiterhin um die Seele des neuen Rußland ringen müssen. Wie bisher wird es dabei auf Amerika als einen gefährlichen Konkurrenten stoßen. Unendlich viel daher wird für Japan in der Zukunft davon abhängen, wieweit es ihm gelingen wird, auch das neue Rußland für sich zu gewinnen.

Fragen wir uns nun zum Schluß, welche Folgerungen wir Deutsche für uns selbst zu ziehen haben. Der Gegensatz Japans zum Anglo-Amerikanertum kann uns für den Wiederaufbau unserer wirtschaftlichen Unternehmungen in Ostasien, die uns zunächst vor allem am Herzen liegen müssen, nur von Nutzen sein. Denn Japan wird nicht nur wegen seiner politischen Isolierung gegen wirtschaftliche Unternehmungen von seiten Englands und Amerikas vorsichtig sein müssen, sondern es wird auch wirtschaftlich kaum in der Lage sein, erfolgreich die feindliche Konkurrenz bekämpfen zu können. Um so eher wird es gern zu dem Mittel greifen, durch andere wenigstens dem Angelsachsentum in Ostasien wirtschaftlich entgegenzuarbeiten. Diese Situation werden wir für uns auszunutzen haben. Es muß versucht werden, auf diesem Wege zu einem deutsch-japanischen Zusammengehen auf wirtschaftlichem Gebiet zu kommen. Auf diese Weise werden wir sicher am besten den Schikanen begegnen, die England ersinnen wird, um uns auch in Ostasien wirtschaftlich nicht wieder emporkommen zu lassen.

Weltwirtschafts-Chronik.

Wirtschaftsstatistik vom 1.—31. Dezember 1918.

Bearbeitet von Bankprokurist E. Auburtin-Berlin.

Banksätze.

Berlin	5 %	Petersburg	6 %	Madrid	4 %	Schweiz	5½ %
London	5 %	Amsterdam	4½ %	Kopenhagen	5 %	Norwegen	6 %
Paris	5 %	Bukarest	5 %	Stockholm	7 %	Brüssel	6 %
Wien	5 %	Rom	5 %				

Ausweise der Zentralbanken.

Deutsche Reichsbank (in Millionen Mark).

	30. Nov.	7. Dez.	15. Dez.	23. Dez.
Goldbestand . .	2 308	2 307	2 304	2 262
Silberbestand .	20	21	20	20
Darlehnskassenscheinbestand	4 004	4 194	4 481	4 896
Wechsel . . .	22 133	22 160	24 271	24 459
Lombard . . .	8	7	6	9
Effektenbestand	153	156	157	156
Notenumlauf .	18 609	19 175	20 005	21 124
Giroguthaben .	10 682	10 212	11 405	11 483

Bank von England (in Millionen Pfund Sterling).

	5. Dez.	12. Dez.	19. Dez.	26. Dez.
Barvorrat . . .	76.01	77.73	78.60	79.11
Guthaben der Privaten . .	154.19	152.99	143.88	149.03
Guthaben des Staates . . .	26.53	27.41	28.86	23.61
Wechsel . . .	97.59	95.90	93.21	92.14
Notenumlauf .	67.04	67.51	68.96	70.60
Verhältnis der Reserven zu den Passiven	15,17 %	15.89 %	16.26 %	15.78 %

Bank von Frankreich (in Millionen Franken).

	5. Dez.	12. Dez.	19. Dez.	26. Dez.
Gold im Inland	3 430	3 437	3 436	3 440
Gold im Ausland	2 037	2 037	2 037	2 037
Silberbestand .	319	319	318	318
Guthaben im Ausland . .	2 404	2 355	2 321	2 336
Wechsel . . .	2 034	1 968	2 002	2 074
Vorschuß an den Staat	16 500	16 500	16 600	17 350
Vorschuß an die Verbündeten.	3 510	3 516	3 526	3 526
Notenumlauf .	28 732	29 028	29 271	30 249
Giroguthaben .	2 557	2 388	2 458	2 369

Schweizerische Notenbank (in Millionen Franken).

	15. Nov.	23. Nov.	30. Nov.
Coldbestand . .	379	379	378
Silberbestand .	55	55	56
Wechsel . . .	581	545	542
Lombard . . .	40	34	34
Notenumlauf .	952	925	934
Giroguthaben .	163	135	129

Schwedische Reichsbank (in Millionen Kronen).

	2. Nov.	9. Nov.	16. Nov.	23. Nov.	30. Nov.
Barbestand . .	276	277	279	278	283
Auslandsguthaben . . .	142	135	132	128	135
Wechsel . . .	338	343	341	328	367
Giroguthaben .	82	83	91	96	132
Notenumlauf .	769	769	778	765	784

Bank von Norwegen (in Millionen Kronen).

	7. Nov.	15. Nov.	22. Nov.	30. Nov.
Barbestand . .	122	122	122	122
Auslandsguthaben . . .	65	64	64	62
Wechsel . . .	346	348	363	362
Giroguthaben .	67	72	84	80
Notenumlauf .	411	411	408	410

Nationalbank von Dänemark (in Millionen Kronen).

	30. Nov.
Barbestand	190
Auslandsguthaben	87
Wechsel	49
Lombard	183
Giroguthaben	80
Notenumlauf	440

Niederländische Bank (in Millionen Gulden).

	2. Nov.	9. Nov.	16. Nov.	23. Nov.	30. Nov.	7. Dez.	14. Dez.
Goldbestand . .	701	700	700	695	693	692	690
Wechsel . . .	144	157	208	231	225	218	226
Lombard	129	120	180	141	144	142	134
Giroguthaben .	58	68	86	94	66	80	72
Notenumlauf .	1 025	1 018	1 110	1 081	1 082	1 059	1 072

Bank von Spanien (in Millionen Peseten).

	23. Nov.	30. Nov.	7. Dez.	14. Dez.	21. Dez.
Goldbestand . .	2 228	2 228	2 228	2 228	2 228
Silberbestand .	647	649	649	?	649
Wechsel . . .	?	673	736	765	755
Lombard . . .	377	?	389	380	381
Giroguthaben .	1 132	1 166	1 139	1 240	1 228
Notenumlauf .	3 223	3 238	3 257	3 267	3 281

New Yorker Clearinghouse Banken (in Millionen Dollar).

	2. Dez.	9. Dez.	14. Dez.	21. Dez.	28. Dez.
Vorschüsse . .	4 660	4 628	4 618	4 660	4 662
Barvorrat . . .	964	869	869	873	875
Depositen . . .	3 922	3 936	3 936	4 051	4 045
Notenumlauf .	35	85	55	37	35

Die **Russische Staatsbank, Österreichische Staatsbank, Notenabteil der Soc. Génér. de Belgique** veröffentlichen keine Wochenausweise.

Die Ausweise der **Bank von Japan** und der **Bank von Italien** sind nicht erhältlich gewesen.

Amtliche Devisenkurse am 31. Dezember in:

Berlin.

	Geld	Brief
Holland	346	346 1/2
Dänemark	220 1/2	221
Schweden	243 1/4	243 3/4
Norwegen	232 3/4	233 1/4
Helsingfors	81 1/4	81 3/4
Schweiz	173 1/4	173 1/2
Wien } Budapest }	53,95	54,05
Bulgarien	—	—
Konstantinopel	—	—
Madrid u. Barcelona	136	137

Wien.

	Geld	Brief
Berlin	185,85	186,15
Amsterdam	653,25	654,25
Zürich	323,25	324,25
Kopenhagen	412,25	413,25
Stockholm	454,25	455.25
Kristiania	435,25	436,25
Konstantinopel	—	—
Marknoten	185,50	186,00
Rubelnoten Romanows	250	—
Rubelnoten Duma	—	—

Paris.		Zürich.	
London	25,95—26	Berlin	59,25
Spanien	108½—110½	Wien	30,25
Holland	231—235	Holland	204,75
Italien	84—86	New York	482,00
Dänemark	—	London	22,96
Norwegen	—	Paris	88,50
New York	542½—547½	Italien	74,50
Schweden	—	Kopenhagen	128,50
Portugal	—	Stockholm	140,25
Schweiz	112¼—114¼	Kristiania	134,75
Argentinien	—	Petersburg	66,00
		Madrid	96,50
		Buenos Aires	215,00

Kopenhagen.

Hamburg	47,75
Amsterdam	158,50
Schweizerische Plätze	77,50
London	17,71
Paris	68,50

Stockholm.

Berlin	44,00
Amterdam	146,00
Schweizerische Plätze	71,35
London	16,32
Paris	63,00

Amsterdam.

Berlin	30,40
Wien	15.25
Schweiz	49,00
Kopenhagen	63,25
Stockholm	68,80
New York	—
London	11,20
Paris	43,00

New York.

Geld-Darlehen 24 Stunden	5¾
Geld-Zinsr. f. letzte Darl. d. Tag.	6
London 60 Tage Sicht	4,7350
„ Cable Transl.	4,7655
Paris auf Sicht	5,46
Silber per Unze	101½

London.

Amsterdam kurz	11,10½
Paris 3 Monate	26,42
„ kurz	25,97
Silber	487/16
Privatdiskont	3½%

Handel und Wirtschaft.

Bearbeitet von Wilhelm Bürklin-Haag.

Allgemeines.

Die Vereinigten Staaten beabsichtigen mit den Ententeländern einen internationalen Häute- und Lederpool mit dem Sitz in Washington zu gründen.

Über den Handelsschiffbau der Welt im ersten Halbjahr 1918 unterrichten nachstehende, dem Board of Trade entnommene Zahlen:

	Brutto tons		
	Groß-britannien	Alliierte und Neutrale	Welt
1. Quartal	320 280	550 037	870 317
2. Quartal	442 966	800 308	1 243 274
demgegenüber stehen Verluste			
1. Quartal	697 497	445 318	1 142 815
2. Quartal	614 818	331 760	946 578

Als Ergänzung der Übersicht mögen die sich bis auf den 1. September 1918 erstreckenden Zahlen über den vom amerikanischen Schiffsamte kontrollierten Frachtraum dienen. Demnach unterstanden demselben am genannten Tage

5½ Millionen Tragfähigkeitstonnen amerikanischen Schiffsraums,
1 Million Tragfähigkeitstonnen beschlagnahmten deutschen, österreich-ungarischen und holländischen Schiffsraums,
3 Millionen Tragfähigkeitstonnen gecharterten fremden Schiffsraums.

Davon waren noch 2½ Millionen Tonnen unter privater direkter Leitung. An Neubauten werden für 1918 bis 1. September 256 Schiffe mit 1 465 963 t dw. aufgeführt.

Berlinske Tidende vom 4. November 1918 bringt über den amerikanischen und englischen Schiffbau bis 1. September nachstehende Angaben, aus denen zu ersehen ist, daß bei gleichsteigender Produktion bis Ende dieses Jahres Zahlen erreicht werden können, die sich dem Bestande von 1914 nähern.

1918	in Amerika Bruttotonnen	in England Bruttotonnen
Januar	64 795	58 568
Februar	117 601	100 038
März	117 145	161 674
April	163 050	111 533
Mai	194 464	197 274
Juni	201 425	134 159
Juli	255 025	141 498
August	261 029	124 675

„Commercial America“ veröffentlichte über die Weltproduktion von Rohgummi und den Verbrauch in den Vereinigten Staaten die nachstehenden Zahlen für die Jahre 1913—1917, aus denen hervorgeht, in welch starkem Maße sich die amerikanische Gummiindustrie entwickelt hat:

	Weltproduktion an Rohgummi	Verbrauch in den Ver. Staaten
1913	108 440 Tonnen	40 000 Tonnen
1914	120 000 „	60 000 „
1915	150 000 „	94 000 „
1916	100 000(?) „	117 800 „
1917	257 000 „	115 000 „

I. Europa.

Deutschland. Die Folgen der gekürzten Arbeitszeit und der hohen Löhne machen sich dahin bemerkbar, daß die deutschen Eisenexporteure in Holland auf billiger liefernde englische Konkurrenz stoßen, die den deutschen Absatz erschwert, resp. auf die Dauer unmöglich machen kann.

In Niederschlesien wird ein riesiges Aluminiumwerk errichtet, an dem Krupp beteiligt sein soll. Das Werk soll das größte Niederschlesiens werden und die deutsche Produktion wesentlich steigern.

Die Gründung einer Reichswirtschaftsstelle für Baumwolle ist in Aussicht genommen, die nicht die Zentralisierung der Einfuhr, wohl aber eine Kontingentierung der Belieferung der einzelnen Werke zum Zwecke einer möglichst gleichmäßigen Versorgung mit Arbeit bezweckt.

Es ist eine Gesellschaft in der Bildung begriffen, deren Aufgabe eine bessere Erfassung der Flachsüberschüsse im Auslande und Zuführung dieser Überschüsse an die deutsche Textilindustrie ist. Die Gesellschaft will den freihändigen Flachseinkauf im Auslande, namentlich im Osten in die Wege leiten und den Flachsbezug soweit als möglich über die schematische behördliche Erfassung der Flachsvorräte im Auslande zu steigern versuchen. Der neuen Gesellschaft werden die bedeutendsten Textilfabriken des Reiches angehören.

Der Verband der mitteldeutschen Braunkohlenwerke hielt eine Sitzung ab, an der Regierungsvertreter aus Sachsen, Preußen, Anhalt und Altenburg teilnahmen.

Es wurde die Umgestaltung des bisherigen losen Preisverbandes in eine Gesellschaft m. b. H. vollzogen. Damit dürfte sich die Bildung eines Zwangssyndikates erledigen.

Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft dehnt jetzt ihren Geschäftskreis auf das zukünftige Polen aus. Sie hat zu diesem Zweck unter Mitwirkung polnischer Ingenieure und Kaufleute die Polnische Elektrizitäts-Gesellschaft A. E. G. mit dem Sitz in Warschau errichtet.

In Berlin ist die Gründung eines deutsch-britischen Wirtschaftsverbandes geplant.

Die außerordentliche Generalversammlung der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft A.-G. Cöln hat beschlossen, die Interessengemeinschaft mit der Mannheimer Lagerhausgesellschaft auf die Münstersche Schiffahrts- und Lagerhaus A.-G., Münster i. W. und die Niederrheinische Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft in Düsseldorf auszudehnen, die Gewinnverteilung soll fortan nach feststehenden Sätzen erfolgen.

Die Binnenschiffsfrachten für die Oderfahrt wurden ab 4. Dezember auf 10,40 Mark für die Tonne erhöht.

Österreich-Ungarn. Am 15. Oktober wurde nach zweijähriger Unterbrechung die Bukarester amtliche Effektenbörse wieder eröffnet.

Die Erhebung von Zollzuschlägen von 150 Prozent bei Zahlung in Banknoten statt in Gold wurde auf Betreiben des deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes für alle Waren, die nicht ausgesprochen Luxuswaren sind, wieder fallen gelassen, um eine übermäßige Belastung der in Frage kommenden Einfuhrgüter zu vermeiden.

Holland. Über den Stand des Arbeitsmarktes im 3. Vierteljahr 1918 ist der Lieferung 10 der „Maandschrift v. h. Centraal Bureau v. d. Statistiek“ etwa folgendes entnommen: Die außerordentlichen Zeitumstände, insbesondere der immer drückender werdende Rohstoffmangel, hat die Verhältnisse in der Metallindustrie (Schiffbau usw.) und in der Textilindustrie weiter verschärft. Das arbeitslos werdende Personal konnte unter den obwaltenden Umständen nur zu einem geringen Bruchteil neue Beschäftigung finden. Die Arbeitslosigkeit würde jedoch noch größer gewesen sein, wenn das Heer nicht mobil gewesen wäre. Am 1. September v. Js. waren nicht weniger als 16 125 freiwillige Soldaten noch unter den Waffen. Diesen Schattenseiten gegenüber sind allerdings einige Lichtpunkte hervorzuheben. Unternehmungen (chemische Fabriken usw.) die früher mit dem Auslande sehr scharf konkurrieren mußten, haben gute Geschäfte gemacht. Aber auch hier wurde der Rohstoffmangel immer fühlbarer. Im einzelnen ist zu erwähnen, daß die Steinindustrie sich im allgemeinen halten konnte infolge eines mit der Regierung geschlossenen Lieferungsvertrages über 250 Millionen Backsteine. In der Flaschenfabrikation und der sonstigen Glasindustrie trat ein erheblicher Rückschritt ein.

Die Glühlampenfabrikation war mit guten Aufträgen versehen. In der Diamantenindustrie und im Druckereigewerbe lagen die Verhältnisse einigermaßen normal. Ungünstig waren sie dagegen in der Öl-, Seifen- und Kunstdüngemittelindustrie. Im Holzgewerbe, besonders in der Möbelindustrie, war genügend Arbeit vorhanden. Eine Anzahl von Konfektionsfabriken für Männer- und Frauenoberkleidung hatten für die Reichsbekleidungsstelle in Rotterdam zu tun. In der Schuh- und Lederindustrie herrschte große Arbeitslosigkeit, dagegen war es im Steinkohlen- und Braunkohlenbergbau, sowie in der Torfstecherei äußerst lebhaft. Die Zuckerraffinerien mußten erhebliche Betriebseinschränkungen vornehmen. Auch in der Lebensmittelindustrie war wenig Arbeit. Die Fleischfabriken, welche während der Zeit der Herstellung der Einheitswurst noch größere Aufträge zu erledigen hatten, waren nur sehr schwach beschäftigt.

Die Nederlandsche Maatschappij tot het verrichten van Mijnbouwkundige Werken (Niederländische Gesellschaft für bergbauliche Arbeiten) in Haarlem hat bei den Deputierten-Staaten der Provinz Limburg die Abbaukonzession eines in der Nähe der Gemeinde Brunssum gelegenen Braunkohlenfeldes beantragt. Das bei der Gemeinde Eygelshoven gelegene Braunkohlenfeld „Herman“ ist vor Kurzem in Betrieb genommen worden.

Bezüglich des holländischen Monopols im Chinarindenhandel ist zu berichten, daß sich noch eine englische unabhängige Gesellschaft dem Übereinkommen angeschlossen hat.

Unter dem Vorsitz von M. W. F. Treub, dem ehemaligen Finanzminister wurde eine Kommission für den Niederländisch-Französischen Handel gegründet, die über einen umfassenden Nachrichtendienst (Anknüpfung neuer, Wiederaufnahme abgebrochener Handelsbeziehungen) Archiv (Statuten, Berichte, Kataloge, Muster) Lese- und Musterzimmer, Sprechzimmer usw. verfügt und regelmäßig über alle, das wirtschaftliche Leben der beiden in Betracht kommenden Nationen berührende Fragen berichten wird.

Zwischen Holland und den alliierten Regierungen ist ein Abkommen getroffen worden, das gestattet, auf holländischen Schiffen unter Aufsicht der N. O. T. Lebensmittel, Rohstoffe und Fertigfabrikate, die nicht auf der Liste der Ausfuhrbeschränkung stehen, einzuführen.

Belgien. Von maßgebender Stelle hat die „Daily Mail“ über die zum Wiederaufbau Belgiens erforderlichen Kosten folgende Mitteilungen erhalten: Die vorläufigen Unkosten betragen 24 Millionen Pfund Sterling. Für die Landwirtschaft sind etwa 50 000 Pferde erforderlich, während die Kosten des Wiederaufbaues der Fabriken und der Beschaffung solcher Vorräte, welche von den Deutschen weggeführt wurden, wenigstens 14½ Millionen Pfund Sterling betragen werden. Der an öffentlichen Bauten, z. B. Schleusen, Häfen, Brücken, Kanälen, Wegen usw. entstandene Schaden beträgt über 18 200 000 Pfund Sterling. Mindestens 250 000 Tonnen Zinkerz, 60 000 Tonnen Bleierz, 40 000 Tonnen Kupfer, sowie Holz im Werte von 12 800 000 Pfund Sterling und 17 000 Ballen Baumwolle sind monatlich zu beschaffen. Weiter muß für die Anfuhr von 4000 Tonnen Weizen täglich gesorgt werden. Die Arbeiter haben mehr als 800 Millionen Pfund Sterling jährlich oder mehr als 3 200 Millionen Pfund Sterling verloren, da sie während der deutschen Besetzung keinen Lohn erhalten haben.

England. Im „Board of Control of the wooden and worsted industries“ wurde mitgeteilt, daß England in Australien, Neu-Seeland und Südafrika über den Ankauf der gesammten Wollproduktion dieser Länder verhandelt habe. Mit Australien ist vereinbart worden, daß Englaud den gesammten Exportüberschuß bis 1 Jahr nach Friedensschluß übernimmt. Über das Ergebnis der übrigen Verhandlungen fehlen die Angaben. Die Wollvorräte, die in genannten Ländern lagern, sollen dazu dienen und ausreichen, alle Wollfabriken in den alliierten und neutralen Staaten voll zu beschäftigen.

Die Lancashirer Firmen John Ashworth Ltd. mit 150 000 Spindeln, R. H. Buckley and Sons, Moßley mit 260 000 Spindeln und Will Hill Spinning Company, Bolton mit 82 000 Spindeln wurden zu einem großen Baumwollkonzern zusammengeschlossen.

Mit Chile schweben Verhandlungen wegen des Aufkaufs der gesamten Salpeterproduktion 1919.

Zur Untersuchung des Goldumlaufes und der Wechselkurse nach dem Kriege ist eine Kommission eingesetzt worden. Sämtliche Goldreserven des Landes sollen der Bank von England übertragen werden.

Vom 24. Februar bis 17. März 1919 soll in London eine große Messe stattfinden, die die Errungenschaften der Industrie während der Kriegszeit besonders im Hinblick auf die deutsche Einfuhr dartun soll. Im ersten Vierteljahr

1918 stellte die englische Glasindustrie 90 mal soviel optische Gläser her als in der gleichen Zeit 1913. Die Produktion 1918 stellt sich auf neun mal soviel als der gesamte Verbrauch vor dem Kriege in England. Bisheriger Bezug aus Deutschland 60 Prozent des Verbrauchs. Die Glasindustrie wird bis 10 Jahre nach Friedensschluß durch die Regierung unterstützt und damit gegen jede Konkurrenz gesichert. Auch die Herstellung von chemischen und Laboratoriumsgläsern — bisher Bedarf in Deutschland und Österreich-Ungarn gedeckt — wurde in Angriff genommen. Gesamteinfuhr deutscher Glaswaren 1913 $3^1/_2$ Millionen Pfund Sterling.

Auf der British Scientific Products Exhibition werden zurzeit neue Isoliermaterialien, Flugzeug- und Ballonstoffe gezeigt. — Für die Herstellung von Instrumenten für die drahtlose Telegraphie und elektrotechnischen Apparaten, ebenfalls für England neue Industriezweige, ist man als Ersatz für Platin zur Verwendung von Wolfram übergegangen. Aus den Salpeterabfällen der Munitionsfabriken werden zurzeit wöchentlich 20 000 Tonnen Ammoniumsulfat hergestellt.

Mit der Destillation von Petroleum aus Steinkohle hat die englische Industrie Erfolge gehabt, die besonders in Britisch-Indien nutzbar gemacht werden sollen.

Die South African Diamond Corporation hat in Brighton eine Diamantschleiferei errichtet.

Die Londoner Metallbörse hat beschlossen, in Zukunft keine Mitglieder einer feindlichen Nationalität mehr aufzunehmen.

Rußland. Die vorläufige russische Regierung ließ durch den Admiral Koltspak, urkundlich am 21. November erklären, daß sie alle Verpflichtungen der russischen Staatsbank übernimmt, und zwar Zahlung der Zinsen, Amortisation der In- und Auslandsanleihen, Zahlungen, zu welchen sich die russische Staatskasse vertraglich verpflichtet hat, Besoldung der Beamten und Pensionsberechtigten, sowie alle anderen Zahlungen, zu welchen die russische Staatskasse auf Grund geschlossener Verträge oder aus irgend einem sonstigen rechtlich festgelegten Grund verpflichtet ist. Die Wiederaufnahme der Zahlungen soll mit der neuen Einigung des russischen Reiches gleichen Schritt halten. (Erklärung des Geschäftsträgers der russischen Gesandtschaft im Haag.)

Die russischen Eisenerzlager (vgl. letzte Nummer) werden zurzeit durch Bergbaukundige untersucht, die feststellen, daß die Läger des Gouvernements Rjäsan, Wladimir und Nischny Nowgorod sehr reich an hochprozentigen Eisen seien. Die Eisenerzlager im Gouvernement Tambow sollen Milliarden Pud besten, zu Gießereizwecken geeigneten Erzes enthalten. Im Gouvernement Mohilew wurden Phosphoritlager entdeckt, mit deren Ausbeutung bereits begonnen wurde.

Bei der Abteilung des Volkskommissariats für Außenhandel ist seit November 1918 der gesamte russische Außenhandel zentralisiert. Mit dem Bekanntmachungstage der diesbezüglichen Verordnung wurden alle Kontrakte staatlicher und privater Institutionen mit dem Auslande, Ein- oder Ausfuhr von Waren betreffend, annulliert und das diesbezügliche Material der genannten Stelle zur Prüfung überwiesen.

Ein Vertreter der Sowjetregierung berät mit den maßgebenden Schweizer Behörden über die Beförderung größerer Mengen von Flachs, Häuten, Pelzwerk usw. aus Rußland nach der Schweiz.

Nach Meldungen über Schweden soll das sibirische Geschäftsleben außerordentlich blühen. In Norwegen, Schweden und Dänemark liegen Anfragen vor auf große Lieferungen von landwirtschaftlichen Maschinen.

Polen. In Gemäßheit des Kronratsbeschlusses wird durch Erlaß des polnischen Finanzministeriums eine innere Anleihe ausgeschrieben. Kurzfristige Schatzanweisungen zu 5 Prozent werden in Abschnitten von 500, 1000, 5000 und 10 000 polnische Mark ausgegeben, welche durch das gesamte polnische Vermögen und die Staatseinkünfte sichergestellt und am 1. November 1919 eventuell in der neuen Valuta rückzahlbar sind.

Schweden. Man plant die Errichtung einer Zentralbank für sämtliche schwedischen Sparbanken.

Der voraussichtliche Übergang Elsaß-Lothringens an Frankreich bedeutet für die in starker Entwicklung begriffene Industrie neue Möglichkeiten für einen bemerkenswerten Ausbau des während der Kriegszeit begonnenen Aufstieges. Aus der Industrie liegen folgende Neumeldungen vor:

die 9 größten Kalkgruben Schwedens haben sich zu der A. B. Västergötlands Förenade Kalkindustrier mit 9 Millionen Kronen Kapital zusammengeschlossen. Außer den Gruben verfügt die Gesellschaft über ausgedehnte Ölschieferlager, deren Ausbeutung sie betreiben wird.

Die neugegründete A. B. Niterings mit mindestens 500 000 Kronen Kapital soll neue Erfindungen bezüglich Stickstoffgewinnung und anderer chemischer Erzeugnisse ausbeuten.

Zur Ausnutzung eines Patentes auf bautechnischem Gebiet — Gießen von Wänden in einem Stück aus Beton — ist eine Gesellschaft in der Gründung begriffen.

Die Gründung einer Aktien-Gesellschaft zur Herstellung von Sprit aus Torfmoos hat die Genehmigung des Staates erhalten. Die A.-G. „Coventry Syndicate“ hat das Recht auf 2250 Aktien der Gesellschaft erworben.

Für ein neues Verfahren der Aufbereitung von Scetang als Viehfutter wurden in Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland und Deutschland Patente erworben.

Die Gesellschaft zur Ausbeutung von Steinkohlenlagern auf Spitzbergen erhöhte ihr Aktienkapital von 5 auf 12 Millionen Kronen.

In Basel wurde eine schwedische Handelskammer gegründet.

Norwegen. Anläßlich der Ausbeutung von Molybdängruben wurden bei Stavanger bedeutende Eisenerzvorkommen entdeckt.

In Mäntä wurde mit dem Bau einer Sulfitspiritusfabrik begonnen. Man rechnet mit der Inbetriebsetzung noch im Laufe des Winters beginnen zu können; die voraussichtliche Produktion sichert den Bedarf an Motorbetriebsstoff.

Einem norwegischen Ingenieur ist es gelungen, eine Aluminiumlegierung herzustellen, die bei nur 6 Prozent höherem Gewicht als dem des Aluminiums Widerstandskraft und Biegsamkeit von Eisen und Stahl aufweisen soll. Die Erfindung soll von England angekauft sein und für die Herstellung von Luftfahrzeugen, Schiffsrümpfen, Panzerwagen, Infanterieschutzpanzern usw. von großer Bedeutung sein.

Dänemark. Die Aktiengesellschaft „Tang Papir“ hat neue Patente erworben, die die Ausnutzung des Seegrases für die Papierindustrie bezwecken. Das Patent ist auch in überseeischen Ländern angemeldet.

Die Kohlen-, Eisenerz-, Gold-, Phosphorit- und Marmorlager auf Spitzbergen haben die Inselgruppe besonders englischem Interesse nahegerückt. Die Geographical Society befürwortet die Annektierung, falls nicht der Völkerbund zustande käme und ein Kondominium verschiedener Staaten möglich mache.

Schweiz. Durch Beschluß des eidgenössischen Bundesrats wurde behufs Sicherstellung des Inlandbedarfs an Baumwolle und Baumwollwaren eine schweizerische Baumwollzentrale mit dem Sitz in Zürich errichtet.

Im Kanton St. Gallen ist man auf reiche Erzlager von 50—52 Prozent Eisengehalt gestoßen.

In Thun wird mit einem Kapital von 600 000 Francs eine Glashütte errichtet, die Gläser für Riechstoffe, sowie Medizinflaschen (Bezug früher aus Deutschland) herstellen soll.

Die Schweiz gewährt an Italien einen monatlichen Kreditvorschuß von 5 Millionen Franks für die Zeit von 10 Monaten.

Der Zusammenschluß der chemischen Industrie in der Schweiz erfolgt auf folgender Grundlage. Die finanzielle und technische Unabhängigkeit eines jeden Unternehmens bleibt auch in der Zukunft gewährleistet. Dagegen wird der Einkauf von Rohstoffen und Halbfabrikaten im Ausland gemeinschaftlich vorgenommen. Dasselbe gilt für den Bau von Fabrikeinrichtungen zur Herstellung von Rohstoffen in der Schweiz selbst, besonders für den Bau von hydro-elektrisch-chemischen Installationen. Der Verkauf von Anilin-Farbstoffen an das Ausland soll gemeinschaftlich erfolgen. Alle Gesellschaften führen ihren Gewinn an einen gemeinschaftlichen Fonds ab, woraus jeder Teilnehmer gewisse Beträge bezieht und zwar auf Grund eines für 50 Jahre festgelegten Verhältnisses.

Die Genossenschaftliche Union für Seetransporte, bei welcher die Schweizerische Eidgenossenschaft und die schweizerischen S. S. S.-Syndikate mit je 50 Millionen Francs beteiligt sind, hat bis jetzt 28 belgische Schiffe angekauft. Man nimmt an, daß bis Juni 1919 alle Schiffe in Dienst gestellt sein werden, wodurch das Höchstmaß des Schiffsraumes — 105 000 bis 107 000 Tonnen brutto, etwa 90 000 Tonnen netto — erreicht sein wird. Die für die ersten Ausreisen bis Ende 1918 entstehenden Unkosten (Schiffsmieten usw.) werden auf 80 Millionen Francs angesetzt. Etwaige Überschüsse kommen den schweizerischen Importeuren zugute. Die Schiffsmiete läuft auf 2 Jahre. Man hat berechnet, daß die Ausgaben für die 28 Schiffe in diesem Zeitraum 424 Millionen Francs, die Einnahmen dagegen 568 850 000 Francs betragen werden.

Spanien. In den ersten 9 Monaten belief sich der Wert der Einfuhr auf 428,9 Millionen Pesetas gegen 574,5 Millionen in der entsprechenden Zeit des Jahres 1917; der Wert der Ausfuhr auf 670,5 Millionen gegen 989,8 Millionen Pesetas im Vorjahr.

Italien. Der italienischen Volksvertretung ist ein Gesetzentwurf betr. die Erweiterung des Staatsmonopols für Tabak, Salz, Streichhölzer und Chinin um Kaffee und dessen Surrogate, ferner Tee, Zucker, Petroleum, Benzin, Paraffin, Steinkohlen, denaturierten Alkohol, Sprengstoffe, elektrische Lampen und Quecksilber vorgelegt worden.

Unter dem Namen „Magazzini Agrari Toscani“ wurde eine landwirtschaftliche Einkaufsgesellschaft mit einem Anfangskapital von 500 000 Lire ins Leben gerufen. Zweck der Gesellschaft ist der Einkauf von landwirtschaftlichem Betriebsmaterial (Sämereien, Maschinen usw.), sowie die Lagerung landwirtschaftlicher Erzeugnisse für die Mitglieder der Gesellschaft.

Zur Erforschung der Thermalquellen hat der Finanzminister eine Kommission eingesetzt, die über die vorhandenen Thermalquellen und die Möglichkeit ihrer Ausnutzung in gesundheitlicher und volkswirtschaftlicher Hinsicht Bericht erstatten soll.

Die Nachrichten über Kalifunde auf Sizilien werden dahin ergänzt, daß es sich um reiche Lager von Magnesiumsulfat, Glaubersalz und Kalisalzen handelt, die in volkswirtschaftlicher Beziehung von größter Wichtigkeit für Italien werden können.

Griechenland. Die griechische Tabakernte wird auf 99 570 735 lbs. (453 g) geschätzt, sie soll von ausgezeichneter Beschaffenheit sein. An alten Beständen dürften ungefähr noch 33 858 000 lbs. vorhanden sein.

Rumänien. Im besetzten Gebiet wurden im Jahre 1918 insgesamt 8284 ha Bodenfläche mit Tabak bebaut. Geschätzt wird die diesjährige Ernte auf 4 800 Tonnen. Infolge des warmen Herbstes wurde die Tabakernte sehr begünstigt.

II. Asien.

Niederländisch-Indien. Die wichtigsten Kautschukproduzenten haben die Bildung eines „Pools“ beschlossen zwecks Festsetzung von Mindestpreisen, wobei holländisches und ausländisches Kapital gleichmäßig behandelt werden soll. — Die Produktion auf Java und den sogenannten Buitenbezittingen stellte sich in den letzten drei Jahren wie folgt:

	Java	Buitenbezittingen
1916	13 645 568 kg	15 498 380 kg
1917	18 994 399 „	21 603 172 „
1918 geschätzt .	23 558 649 „	26 125 705 „

Die Bataafsche Petroleum Maatschappij bohrte bei Palembang eine neue Quelle an, die täglich 2 Millionen Liter liefert.

Über den Handelsverkehr Niederländisch-Indiens mit Japan werden für das erste Vierteljahr 1918 nachstehende Zahlen veröffentlicht:

Ausfuhr nach Japan 6 234 475 Yen gegen 2 448 307 Yen im ersten Vierteljahr 1917.

Einfuhr aus Japan 12 553 082 Yen gegen 4 613 405 Yen im ersten Vierteljahr 1917.

Der Pflanzerverband in Deli beabsichtigt die Errichtung einer Fabrik zur Erzeugung von Schwefel-Kohlenstoff.

Japan. Zur Überwachung der Kampfererzeugung auf Formosa und des Kampfermarktes wurde seitens der Regierung eine Kommission ernannt.

Die Holzbestände der Insel Sachalin sollen im großen Stil der japanischen Papierindustrie nutzbar gemacht werden, die dadurch von der Einfuhr ausländischer Papiermasse unabhängig wird.

China. Die Zollstatistik weist für Ende 1917 nachstehende Zahlen über ausländische Firmen und in China ansässige Angehörige ausländischer Staaten im Vergleich mit 1914 aus:

	Anzahl der Firmen	Personen
1917	7 055	2 208 450
1914	4 742	185 613

1917 verteilten sich dieselben auf nachstehende Nationalitäten:

144 492	Japan	und 2 818	japanische	Firmen
51 310	Rußland	„ 2 914	russische	„
8 479	England	„ 655	englische	„
5 618	Amerika	„ 216	amerikanische	„
2 899	Deutschland	„ 132	deutsche	„
2 297	Portugal	„ 51	portugiesische	„
2 262	Frankreich	„ 127	französische	„
277	Norwegen	„ 7	norwegische	„
513	Schweden	„ 3	schwedische	„
450	Dänemark	„ 17	dänische	„
416	Italien	„ 42	italienische	„
324	Belgien	„ 18	belgische	„
317	Österreich	„ 18	österreichische	„
300	Spanien	„ 8	spanische	„
298	Holland	„ 22	holländische	„
233	andere	„ 7	Firmen anderer Nationalitäten.	

Über den Außenhandel Chinas während der Kriegszeit bis Ende 1917 wird bekannt:

	Wert in Haikwan-Taels
1913	973 468 103
1914	925 468 011
1915	873 336 883
1916	998 2[illegible]4 361
1917	1 012 450 404

Das Hauptkontingent der Ausfuhr stellten die Rohstoffe aus den mittleren und nördlichen Provinzen. Der Haikwan-Tael stellte sich im Durchschnitt auf:

0,612	Dollar	im	Jahre	1915
0,8283	„	„	„	1916
1,02	„	„	„	1917

gegen einen allgemeinen Durchschnittswert von 0,72 Dollar. Die Wertsteigerung des Taels beträgt demnach 42 Prozent.

III. Afrika.

Transvaal. In der Umgebung von Pretoria wurden reiche Manganerzlager entdeckt. Die neuen Funde sollen Südafrika die Möglichkeit geben, eines der wichtigsten, Eisen herstellenden Länder werden zu können, sofern es billige Steinkohlen erhält.

Im Gebiet von Pretoria wurden neue Diamantfelder entdeckt.

In der Nähe von Kapstadt sind neue Industrien in der Gründung begriffen. Stärke, Waschmittel, Dextrin, Glucose, Maisöl, Maizena, Ölkuchen, Spiritus für industrielle Zwecke sollen von neugegründeten Gesellschaften hergestellt werden.

Die Wollschur 1918 wird auf 450 000 Ballen geschätzt. An Vorräten aus dem Jahre 1917 lagern noch 76 000 unverkaufte und 90 000 verkaufte Ballen.

IV. Nordamerika.

Vereinigte Staaten. Der gesamte einheimische Rohzinnmarkt ist vom War Industries Board der Kontrolle der United Steel Products Co. unterstellt worden, die auch als einziges Unternehmen Einfuhrbewilligung für Rohzinn erhält.

Die „National Auiline & Chemical Cy." in New York hat beim Handelsamt den Antrag gestellt, noch 43 deutsche, im Eigentum der Badischen Anilin- und Sodafabrik, der Firma Bayer & Co. und Griesheim-Elektron stehende Patente verwenden zu dürfen. Die Firma will vor allem Authrazen- und Anthrachininfarbstoff herstellen.

Die Kalierzeugung im ersten Halbjahr 1918 wird mit 25000 Tonnen angegeben und für das ganze Jahr auf mindestens 50 000 Tonnen geschätzt, gleich einem Fünftel des Normalverbrauchs vor dem Kriege. Die größte Ausbeute versprechen die Lager am Searles Lake, wo bis jetzt 2 große Anlagen im Betrieb sind.

Die Air Nitrates Corporation in New York errichtet in Elizabethtowu eine Fabrik zur Gewinnung von Salpeter aus der Luft. Das Unternehmen wird vom Kriegsministerium finanziert.

In Anbetracht der in den letzten Monaten mehrfach laut gewordenen Befürchtungen über ein mögliches Versiegen der Petroleumquellen sind die Bergzüge der Vereinigten Staaten auf ölhaltiges Schiefergestein untersucht worden. Den besten Erfolg hatten die Untersuchungen in Colorado, Utah und Wyoming, wo der Schiefer ölhaltiger als der Schottlands ist. Aus dem Gestein Colorados und Utahs nimmt man an, je 20 Milliarden Barrels Rohöl gewinnen zu können. Die Destillation dürfte demnach eine große Zukunft haben.

Canada. In der Umgebung des Coronationgolfs und von Prince-Patrick-Land sind ausgedehnte Kohlenlager entdeckt worden. Die Kohle soll der Spitzbergens ähnlich sein.

In Vancouver ist eine Raffinierungsanlage für Platin eingerichtet worden, die aller Voraussicht nach die Platingewinnung sehr günstig beeinflussen wird

Im Staate Ontario wurde eine chemische Fabrik für Anilin- und andere Farbstoffe eingerichtet, die auch die Herstellung von Benzol, Toluol und Xylol aufnehmen wird.

V. Süd- und Mittelamerika.

Argentinien. Die Gesamtdepositenbestände der argentinischen Banken zeigen während der Kriegsjahre ein starkes Steigen:

30. Juni	1914	1 200 000 000	Pesos
30. „	1916	1 500 000 000	„
30. „	1917	1 800 000 000	„
30. „	1918	2 550 000 000	„

Die von den Banken gegebenen Vorschüsse stiegen in der gleichen Zeit nur von 1 367 000 000 (1914/15) auf 1 601 000 000 Pesos.

Die Vereinigten Staaten und ihre Verbündeten haben große Wollankäufe getätigt, die zum großen Teil durch die New Yorker Niederlassung der Anglo South American Bank Ltd. finanziert wurden.

Über die Ausfuhr der wichtigsten Ausfuhrwaren im 1. Halbjahr 1918 unterrichtet nachstehende Zusammenstellung:

Weizen	1 531 332	t
Mais	195 786	t
Leinsaat	246 550	t
Hafer	191 777	t
Weizenmehl	52 937	t
Butter	7 596 975	kg
Quebrachoextrakt	41 424	t
Häute, getrocknet	615 940	Stück
Häute, gesalzen	1 097 087	„
Wolle	143 200	Ballen
Gefrierfleisch	2 511 406	Quart.

Brasilien. In Süd-Bahia sind riesige Erdöllager entdeckt worden. Gemäß Urteil von Sachverständigen handelt es sich um eine so reiche Zone, wie sie, abgesehen vom Golf von Mexiko, nirgends zu finden sei.

Brasilien ist im Begriff, eine eigene Ätznatronindustrie einzurichten. Der Staat schießt den drei ersten Fabriken 75 Prozent der für Bau und Einrichtung der Werke notwendigen Kapitalien gegen eine Verzinsung von 5 Prozent für die Dauer von 10 Jahren — Höchstsatz 2 Millionen Milreis pro Werk — vor. Die Zollabgaben für einzuführendes Material werden vom Landwirtschaftsministerium getragen. Ätznatron wurde vor dem Kriege hauptsächlich aus Deutschland und Großbritannien, in den letzten Jahreu aus den Vereinigten Staaten bezogen.

Chile. Die Chilenische Elektrizitäts- und Straßenbahn-Gesellschaft, die, obwohl in England eingetragen, zum größereu Teil im Besitz der A. E. G. Berlin, und eine der Hauptstützen des Deutschtums in Chile war, ist ganz in englischen Besitz übergegangen.

Japan bemüht sich in Chile Konzessionen zum Salpeterabbau zu erhalten. Um seinen Bedarf von 60 000 Tonnen pro Jahr decken zu können, soll eine Gesellschaft mit 2 Millionen Yen Kapital gegründet werden. Verhandlungen sind im Gange.

Columbien. Im Caucatale sind reiche Kohlenlager entdeckt worden. — Zur Ausbeutung der Lager bituminöser Kohle in Buonaventura wurde eine englisch-amerikanische Gesellschaft gegründet, die den Beginn der Arbeiten von dem Verhalten des Staates in der Schiffsraumfrage abhängig macht. Sie verlangt von der Regierung die Erlaubnis zur Benutzung der internierten deutschen Schiffe für die Verfrachtung.

Uruguay. Die von der Regierung unterstützten Bohrungen nach Kohle haben zur Entdeckung eines Feldes von 2000 qkm im nordwestlichen Teil des Staates geführt.

Panama. In Colon wird von einer amerikanischen Gesellschaft eine Fabrik eingerichtet, in der Kokos- und Palmöl, Seife, Nebenprodukte, Glyzerin, Ätzkalk usw. hergestellt worden sollen.

VI. Australien.

Aus einem Nebenprodukt des Eukalyptusöl wollen 2 Chemiker mittels eines neuen Verfahrens durch Destillation 80 verschiedene echte Farben hergestellt haben.

Aus drei verschiedenen Gebieten Westaustraliens kommt die Meldung über Erdölfunde. Die Ausbeutung soll Privatunternehmungen überlassen bleiben.

Es sind Bestrebungen im Gange zur Gründung eines allgemeinen Arbeiterverbandes.

Weltverkehr.

Bearbeitet von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

I. Landverkehr.

Europa.

Ein Vergleich der Eisenbahntransportkosten in verschiedenen europäischen Ländern. Die folgende Aufstellung der Chicagoer Eisenbahnbetriebsleiter-Gesellschaft zeigt die Eisenbahntransportkosten in verschiedenen Ländern für die t und die engl. Meile im Durchschnitt:

Großbritannien	1,192 d
Frankreich	0,726 d
Deutschland	0,637 d
Holland	0,590 d
Norwegen	0,867 d
Dänemark	0,956 d

(Scotsman, 15. XI. 18.)

Elektrisierung der Eisenbahn Berlin—Halle. Die preußische Eisenbahnverwaltung kaufte von der Stadtgemeinde Bitterfeld 84 Morgen Braunkohlenfelder, deren Kohlen für die Elektrisierung der Bahnstrecke Halle—Berlin verwendet werden sollen. (Tägl. Rundschau.)

Eisenbahnverstaatlichung in England. Wiuston Churchill erklärte in einer Wahlrede in Dundee, die Regierung habe die Verstaatlichung der Eisenbahnen beschlossen. (Financial Times, 5. XII. 18.)

Asien.

Fortschritte im chinesischen Eisenbahnwesen. Die Ausführung der kurz nach der Errichtung der Republik geplanten 10 000 Meilen Eisenbahnlinien schreitet fort. Infolge des Krieges mußten die Arbeiten an einem Teil der neuen Linien vollständig eingestellt werden, an anderen Stellen waren sie behindert. Indes wurden mehrere Schienenstränge vollendet, besonders der Abschnitt der Kanton—Hankau-Linie zwischen Wuchang und Yochow, ein Strang der Peking—Mukden-Linie nach Peitaiho Beach und der Abschnitt der Szechang-Bahn (Mandschurei) zwischen Szebingchian und Santsiankwo. Ende 1917 waren 3375 Meilen der Staatsbahnen in Betrieb, im ganzen 14 Linien, von denen zehn einen Reingewinn von 4 000 000 bis 5 000 000 Pfund Sterling und einen Gesamtverlust von 125 000 Pfund Sterling aufwiesen. (British Export Gazette, Nov. 18.)

Das Eisenbahnnetz in Indien. 1916 wurden 383 km Breitspurbahnen (1,67 m Spur), 276 km Meterspur-, 222 km Schmalspurbahnen mit 76 cm-Spur und 94 km mit 61 cm-Spur eröffnet. Dieser Zuwachs von zusammen 975 km brachte die Länge des ganzen indischen Eisenbahnnetzes auf 57 691 km. (Ztg. d. Ver. dtsch. Eis.-Verw., 1. I. 19, S. 6.)

Afrika.

Das Projekt eines Schnellverkehrs zwischen Europa und Südamerika über Westafrika ist durch die Studien über die Möglichkeit eines Gibraltartunnels in ein neues Stadium getreten[1]). Der 25 km lange Tunnel soll mit einem Kostenaufwande von 250 Mill. Frank hergestellt werden können. Durch eine Bahnverbindung bis Dakar (Senegal) soll die Reise von Paris nach dorthin in 3 Tagen, über Dakar nach Rio de Janeiro, Montevideo und Buenos Aires in 7, und nach Santiago de Chile in 10 Tagen zu bewerkstelligen sein. Ein wichtiger Punkt ist hierbei der Bau eines entsprechenden Hafens in Dakar, der auf 110 Mill. Frank veranschlagt wird.

(Weltwirtschafts Ztg. 1918, S. 1363.)

Neue Eisenbahnen in Spanisch-Marokko. In Spanisch-Marokko wurde die 46 km lange Eisenbahn Ceuta-Tetuan in 1 Meterspur am 17. Mai 1917 dem Verkehr übergeben, nachdem der Bau im Januar 1913 beschlossen, die Pläne im April 1914 fertiggestellt waren. Die Baukosten betrugen 10,85 Mill. Peseta. Tetuan ist mit dem Hafenorte Rio Martin schon seit längerer Zeit durch eine 11 km lange Bahnlinie verbunden. Über die Fortführung der Bahn Tanger-Rabat, die innerhalb des internationalen Gebiets vollendet ist, über die Grenze des spanischen Protektorats hinaus verlautet noch nichts. Auch der Bahnbau Tanger—Fes ist innerhalb der spanischen Zone nicht weiter gediehen. Der Bau ist nach dem französisch-spanischen Übereinkommen vom 27. November 1912 der französischen Compagnie Générale du Maroc in Paris und der spanischen Compagnie Générale Espagnole du Maroc in Madrid übertragen; Tochtergesellschaft dieser beiden Gesellschaften ist die französisch-spanische Eisenbahngesellschaft Tanger—Fes mit dem Sitz in Meknes und der Hauptverwaltung in Paris. Im Bezirk Melilla ist die Bahn Nador—Batel im Betriebe.

(Wirtschaftsdienst 1918, Nr. 36 vom 6. IX. 18.)

Der Bahnbau Thiès—Kayes (Französisch-Westafrika). Der Bahnbau in Französisch-Westafrika war während des Krieges größtenteils eingestellt; für die Neubaustrecke Thiès—Kayes im Sudan ist eine Ausnahme gemacht worden. Augenblicklich endet die vollendete Strecke bei Cortiari-Nauude, 422 km östlich Dakar, es sind nur noch etwa 200 km bis Ambidedi, dem westlichen Endpunkt der Strecke Ambidedi—Kayes, zu bauen. Durch Ausbau dieser Lücke wird die ganze Linie Dakar—Kulikoro von 1295 km Gesamtlänge vollendet. Dann kann man von Frankreich aus in 8 Tagen den Niger erreichen. Die Bahn hatte bereits vor dem Kriege große Bedeutung für die Ausfuhr von Erdnüssen. 1915 wurden mit ihr 103 842 t Erdnüsse teils nach Dakar, teils nach Kaolack verfrachtet.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verw., 1. I. 19, S. 6.)

Amerika.

Das Eisenbahnwesen in Chile. Während in Chile noch 1893 nur 2871 km Eisenbahnen bestanden, belief sich deren Zahl 1914 auf 8079 km. Bedenkt man, daß die Erstellungskosten eines Bahnkilometers infolge der Unebenheiten des nach allen Richtungen von hohen Bergen und wasserreichen Flußläufen durchzogenen Geländes in Chile höher sind, als in irgendwelchem geographisch verschieden gestalteten Lande, so wird man die außergewöhnlichen Anstrengungen begreifen, welche die chilenische Regierung machen mußte, um bereits einen solchen Bahnbau zu verwirklichen. 1913 wurden 15 Mill. Reisende und nahezu 20 Mill. t Güter befördert. Vom chilenischen Staate werden die vorhandenen 8079 km Bahnlinien als ungenügend betrachtet; es werden gegenwärtig neue Linien gebaut. Die Ausführung der Arbeiten erfolgt in 21 Teilstrecken von zusammen 2301 km Länge, darunter 361 km zu 1,68 m; 1858 km zu 1 m und 124 km zu 0,6 m. Davon entfallen: 439 km auf die Eisenbahnen von Arica nach La Paz; 1463 km auf die Längseisenbahn; 16 km auf parallele Linien

---

[1]) Vgl. den Aufsatz von Dr. Albr. Wirth: „Die Verkehrsstraßen in Marokko“ im Augustheft 1911, S. 193.

der Längsbahn; 197 km auf Abzweigungen nach der Andenkette; 186 km auf Abzweigungen nach der Küste. Es wurden 1161 km fertig erstellt und dem Betrieb übergeben, nämlich: 126 km mit 1,68 m breiter Spur von Orsono nach Puerto Montt; 439 km mit 1 m breiter Spur von Arica nach Morro; 4004 km mit 1 m breiter Spur auf der Nord-Längsbahn; 180 km mit 1 m breiter Spur auf der Süd-Längsbahn.

(Ztschr. f. d. internat. Eisenbahntransport.)

Australien.

Die Baukosten der australischen Überlandbahn, die ursprünglich auf etwas über 4 Mill. Pfund Sterling geschätzt worden waren, betragen tatsächlich 7,1 Mill. Pfund Sterling. Die Kosten werden sich aber wahrscheinlich auf 8 Mill. Pfund steigern, bis die Bahn für den Schnellverkehr eingerichtet ist. Mithin kostet die Meile fast 7000 Pfund Sterling. Die Einnahmen werden auf jährlich 980 000 Pfund Sterling geschätzt, die Betriebskosten auf 991 000 Pfund Sterling, so daß unter Berücksichtigung der für die Zinszahlungen erforderlichen Beträge mit einem Fehlbetrag von 220 500 Pfund Sterling zu rechnen ist.

(British Australasian, 7. XI. 18.)

II. Wasserverkehr.

a) Seeschiffahrt.

Europa.

Norwegens Handelsflotte zählte am 1. November 1918 3 272 Schiffe mit 1 864 665 Br.-Reg.-T., gleich ungefähr 3 Millionen Tonnen Tragfähigkeit an Schwergutladung.

(Norges Handels- och Sjöfartstidende, 16. XII. 18.)

Asien.

Der Ausbau des Hafens von Shanghai. Das „Whampu-Schiffahrtsamt" hat seinen Bericht über den Ausbau des Hafens von Shanghai fertiggestellt und darin eine Ausgabe von 40 bis 50 Mill. Tael für den Zweck empfohlen. Die Whampumündung des Yangtse-kiang soll zu einem Binnensee verbreitert und mit Werften und Docks versehen werden, so daß sich dort der Weltverkehr unter modernen Verhältnissen abspielen kann. Zum Ausbau des Hafens bedarf es weniger der Baggerung, um die Tiefe zu vergrößern, als der Anlegung eines weiten Mündungskanals mit Schleusen zur Regelung von Ebbe und Flut. Die vom Jangtse gebildeten großen Binnenseen könnten mit dem Hafen durch ein Kanalsystem verbunden werden; durch das Gefälle würden die Ausbaggerungsarbeiten bedeutend erleichtert werden. Man würde dadurch wahrscheinlich den Whampu um 7 Fuß vertiefen können, so daß man auf eine Mindesttiefe von 30 Fuß rechnen könnte. Nach Durchführung des Planes würde man eine Uferlänge von ungefähr 38 Meilen (engl.) erhalten, die für die Anlage von Docks und Werften benutzbar wären. Die Wasserfläche des einen Docks könnte man auf 1000 bis 2250 Fuß berechnen, was auch für die größten Schiffe genügen würde. Die ganze Fläche wäre auf 6,8 Quadratmeilen (engl.) zu berechnen, also ungefähr siebenmal so groß als die London-Docks.

(Der neue Orient, Bd. IV, S. 140.)

Fortschritte des japanischen Schiffsbaus. In Japan wurden gebaut:

Jahr	Dampfer	Br.-R.-T.	Segelschiffe	Br.-R.-T.	Summe	Br.-R.-T.
1912	170	43 013	351	22 500	521	65 513
1913	112	54 950	654	43 965	766	98 915
1914	25	51 896	571	34 915	656	93 811
1915	73	78 918	428	26 941	501	105 859
1916	93	138 000	498	42 342	591	180 342

(Tijdschrift voor econom. Geographie, 15. XII. 18, S. 399 „De japansche Koopvardijvloot".)

Afrika.

Steigerung der Einnahmen des Suezkanals. Die Einnahmen der Suezkanal-Verwaltung (in Tausend Franken) betrugen:

Einnahmen aus dem Durchgangsverkehr	1917	1918
Januar	6 480	6 630
Februar	4 710	6 320
März	5 010	6 910
April	5 300	7 340
Mai	4 680	6 450
Juni	4 450	6 000
Juli	5 050	7 100
August	4 810	6 390
September	4 150	4 923
Oktober	5 060	6 450
1. 1. bis 31. 10.	49 700	65 513

(Economiste français, 9. XI. 18.)

Amerika.

Schiffsbauleistungen der Vereinigten Staaten während des Krieges. Die Vereinigten Staaten haben in der Zeit vom 6. April 1917 (Kriegseintritt) bis zum 11. November 1918 (Waffenstillstand) 2986 Schiffe gebaut. Die Gesamttonnage betrug 3 091 695 Br.-Reg.-T. Davon entfielen 2 056 814 t auf 506 stählerne, 753 156 t auf 403 hölzerne seegehende, 281 725 t auf 2076 nichtseegehende Schiffe.

(Chicago Tribune, 20. XI. 18.)

Mexikanische subventionierte Dampferlinie nach Japan. Die mexikanische Regierung hat mit einer japanischen Schiffahrtsgesellschaft, deren Name nicht genannt wird, einen Schiffahrts-Subventionsvertrag abgeschlossen, auf Grund dessen von der betreffenden Reederei ein regelmäßiger Schiffsverkehr zwischen Japan und Mexiko mit zunächst acht Dampfern eingerichtet werden wird. Die Dampfer sollen die mexikanische Flagge führen. Es ist eine Herabsetzung des Personentarifs um 75 % für mexikanische Auswanderer zugestanden worden. Die neue Linie hat sich außerdem zur kostenfreien Mitnahme der Post verpflichtet. — Als Gegenleistung erhält die Reederei von der Regierung für die Dauer von fünf Jahren eine Subvention, deren Höhe sich nach der in Dienst gestellten Tonnage richtet. Die Verpflichtungen der Gesellschaft bleiben für einen Zeitraum von zehn Jahren in Kraft.

(Schiffahrt-Ztg., 11. I, 19, S. 7.)

b) Binnenschiffahrt.

Allgemeines.

Frachtschiffe mit Luftschraubenantrieb. Die mit Luftschraubenbooten gemachten Erfahrungeu haben folgende Vorteile dieses zunächst nur zu Sportzwecken, dann aber auch als Frachtschiff benutzten Typus ergeben: geringen Tiefgang und Fortfall der Schraubenwirkung auf die Sohle der Kanäle und Flüsse; einfachere Bauart als bei Verwendung von Wasserschrauben oder Schaufelrädern; Kraftersparnis von 15 bis 25 Prozent; geringere Betriebskosten; geringer Bedarf an Mannschaft. Als Nachteil steht dem eine beschränkte Manövriertätigkeit gegenüber, der aber, besonders beim Rückwärtsfahren, durch Anwendung von Rückwärtsschrauben und Drehflügelschrauben abgeholfen werden kann. In England verkehrt auf einem Kanal von 60 cm Tiefe und 8 m Breite ein 9,25 m langer und 2,4 m breiter Schlepper mit einem Tiefgange von nur 25 cm. Zum Antrieb dient ein Rohölmotor von 15 Pferdestärken und 450 Umdrehungen in der Minute. Die Luftschraube hat einen Durchmesser von 2,4 m und verleiht dem Boot eine Geschwindigkeit von 12 km in der Stunde.

(Weltwirtschafts-Ztg., 6. XII. 18, S. 1335.)

Europa.

Die Neckarkanalisation[1]. In Heidelberg wurde eine Versammlung von Vertretern der Neckarstaaten abgehalten, in der die Frage der Neckarkanalisation erörtert wurde. Man einigte sich darüber, daß die Arbeiten dafür so schnell als nur irgend möglich in Angriff genommen werden sollten. Sie könnten als Notstandsarbeiten zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit ausgeführt werden. Die dabei herzustellenden Kraftwerke würden aber auch zur Hebung der Volkswirtschaft beitragen. Über die Kostenfrage wurde ein endgültiger Beschluß noch nicht gefaßt. Doch ließ der Gang der Verhandlungen vermuten, daß auch hierüber baldigst eine Einigung erzielt werden wird.

(Schiffahrts-Ztg., 28. XII. 18, S. 5.)

Die Kanalisierung der Moldau steht im Weichbilde der Stadt Prag kurz vor ihrer Vollendung. Im übrigen ist die Moldau von der Einmündung in die Elbe bis Prag aufwärts fertig kanalisiert. Ohne Zweifel werden die bereits unter der alten Regierung angestrebten Pläne zum Ausbau der Moldau und Elbe, soweit diese in Böhmen verläuft, auch tschechischerseits fortgesetzt werden.

(Weltwirtschafts-Ztg., 13. XII. 18, S. 1363.)

Die Schiffbarmachung der March wird von der ungarischen Regierung erwogen. In Dveny wird ein Hafenamt errichtet und der Schienenstrang Preßburg—Marchegg erweitert. Durch Regulierung der March ist beabsichtigt, den mährischen und böhmischen Handel näher an Ungarn zu bringen. Die schon eingeleiteten Verhandlungen mit der österreichischen Regierung wurden durch die Zeitereignisse unterbrochen. (Weltwirtsch.-Ztg., 13. XII. 18, S. 1363.)

Asien.

Kanalbau Tokio—Yokohama. Die japanische Regierung hat zum Bau des Kanals ihre Genehmigung erteilt. Seitens der den Bau ausführenden Gesellschaft ist ein fertiger Entwurf vorgelegt worden. Demzufolge soll der Kanal 90 Fuß breit, bei Ebbe 9 Fuß tief und bei Flut 14 Fuß tief sein. Vier Haltestellen (Vertäuungsplätze) sind längs des Kanals vorgesehen. Die Durchfahrt wird sich auf 16 Sen (68,8 Pf.) für die Tonne belaufen. Mit den Ausschachtungsarbeiten soll binnen kurzem begonnen werden. Man glaubt den Kanal innerhalb von drei Jahren fertigzustellen. Die Kosten sind auf 5 Mill. Yen veranschlagt.

(Schiffahrts-Ztg., 28. XII. 18, S. 5.)

Amerika.

Erweiterung des Wellandkanals (Kanada). Amtlich wird angekündigt, daß als Teil des staatlichen Wiederaufbauprogramms sofort die Erweiterung des Wellandkanals wieder aufgenommen wird, wodurch 4000 Mann Arbeit finden.

(Daily Expreß, 4. XII. 18.)

III. Luftverkehr.

Europa.

Englische Flugverkehrspläne. Handley Page, der bekannte Bombenflugzeugkonstrukteur, will seine Maschinen zu Fahrten über den Kanal ausbauen. Die Maschinen sollen bequem wie Pullmannwagen werden und je 20 Passagiere fassen. Der Fahrpreis soll 10 Pfund Sterling für eine einfache Fahrt und 15 Pfund Sterling für Hin- und Rückfahrt betragen. Holt Thomas, der Vorsitzende der Aircraft Travel and Transport Ltd., will Luftlinien nach Frankreich, Italien, Norwegen, Indien und Südafrika einrichten, außerdem Stationen in Dänemark, China und Japan. Das Luftamt hat jedoch seine Genehmigung noch nicht erteilt. Die Fahrt von London (Ritz Hotel) bis Paris (Ritz Hotel) soll 2½ Stunden dauern. Der Fahrpreis soll 15 Pfund Sterling betragen. Bei diesem Preise würde das Unternehmen mit Unterbilanz arbeiten, wenn nicht Postaufträge hinzukommen. (Schiffahrts-Ztg., 28. XII. 18, S. 12.) — Bei Schaffung der nötigen Einrichtungen ist es nicht unmöglich, Post von London nach Calcutta in 4 (jetzt mindestens 16), oder nach Johannesburg in 6 (jetzt 19) Tagen zu senden. Man plant Vorkehrungen, daß ein im Geschäftsleben stehender Mann sich telephonisch auf jedem Postamt oder einer sonstigen öffentlichen Stelle jederzeit ein Flugzeug zu einer Reise nach Dublin, Paris, Stockholm usw. bestellen könnte.

(Financial News, 9. XII. 18.)

Asien.

Flugpost England-Indien. Kürzlich ist eine Flugverbindung von Ipswich (England) nach Delhi eingerichtet worden. Die Strecke ist 5800 engl. Meil. lang. Sie wird in 8 Abschnitten zurückgelegt, und zwar von Ipswich nach Nordfrankreich, von dort nach Miramar, von dort nach Otranto, weiter nach Kairo, dann nach Benderabbas, dann nach Karatschi und schließlich nach Delhi. Die Maschinen nehmen 1200 Gallonen Petroleum mit und wiegen mit 6 Passagieren 27000 Pfd. (Schiffahrts-Ztg., 28. XII. 18, S. 12.)

Amerika.

Flugverkehrspläne in den Vereinigten Staaten. Es sind folgende Luftverkehrslinien in der Ausführung begriffen: Woodrow-Wilson-Route Neuyork—San Franzisko, Brothers-Wright-Route Washington—Texas—Kalifornien, „Chanutes and Bells"-Route Boston—Seattle, „Langleys"-Route Philadelphia—Santa Barbara (Kalifornien), „Redgers"-Route Norfolk (Virginia)—Los Angeles, eine Luftpost Banger (Maine)—Key West (Florida), eine weitere Key West—Rio Grande, schließlich eine Pacific-Route San Diego (Kalifornien) der Küste des Stillen Ozeans entlang bis Pugetsund.

(Schiffahrts-Ztg., 28. XII. 18, S. 11.)

IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

Allgemeines.

Die Zahl der Fernsprechanlagen. Hinsichtlich der Anzahl von Fernsprechanlagen stehen die Ver. Staaten an erster Stelle, die 11,3 Mill. Fernsprecher haben, und alle anderen Erdteile zusammengenommen überragen. Ganz Europa verfügte zu Anfang des Jahres 1917 über ungefähr 4,2 Mill. Fernsprecher. Hiervon entfielen vor dem Kriege auf Deutschland 1420000 Fernsprecher, auf Großbritannien 812000, auf Rußland 400000 Fernsprecher. In Frankreich waren 310000 Fernsprecher in Betrieb, in Italien 95000, in Belgien 31000, was im Verhältnis zu seiner geringen Größe sehr viel ist. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl ist aber in Europa Schweden mit seinen 280000 Fernsprechern an erster Stelle zu nennen, hierauf kommt — vom selben Standpunkt aus — Dänemark mit 165000 Fernsprechern, dann Norwegen mit 100000. Über sehr umfangreiche Fernsprechanlagen verfügen auch die Niederlande mit 100000 und die Schweiz mit 104000. In Österreich-Ungarn liegen die Verhältnisse, wenn man die große Einwohnerzahl in Betracht zieht, nicht so günstig, wenn es auch mit 170000 die Schweiz überragt. Unter den europäischen Städten besitzt London am meisten Fernsprecher, nämlich 290000. — In ganz Asien zählte man ungefähr 340000 Fernsprechanlagen, in Afrika 66000; die Anzahl der südamerikanischen Apparate wird mit 230000 angegeben, die Mehrzahl gehört Argentinien und Brasilien. In Australien wurden 168000 Fernsprecher festgestellt, in Neuseeland mehr als 59000, auf Hawai mehr als 7000. 1913 schätzte man die Gesamtzahl der Fernsprechanschlüsse in der ganzen Welt auf 13½ Mill., 1914 auf 14½, 1917 auf 17 Mill.

(Financial News.)

Asien.

Drahtloser Verkehr Japan—San Franzisko. Am 19. Juli 1918 ist in Haransachi Fukushima-Ken mit der Errichtung der Anlagen zur Herstellung drahtloser telegraphischer Ver-

[1]) Vgl. den Aufsatz von Reg.-Baumeister Schleicher im Juliheft 1911, S. 150: „Die Großschiffahrtsverbindung Rhein-Donau durch Württemberg".

bindung zwischen Japan und San Franzisko begonnen worden. (New East, VIII. 18)

Amerika.

Ein unabhängiges Seekabelnetz der Ver. Staaten wird geplant. Die Erfahrungen des Krieges mit der englischen Telegraphenzensur haben die Ver. Staaten gelehrt, daß ein direktes Telegraphensystem nach allen Ländern bestehen muß, mit denen die Vereinigten Staaten die Aussicht haben, bedeutendere Handelsbeziehungen anzuknüpfen.

(Times, 10. XII. 18.)

Bücherbesprechungen.

Bonwetsch, Dr. G., **Geschichte der deutschen Kolonien an der Wolga.** Schriften des Deutschen Ausland-Instituts in Stuttgart, herausg. von Prof. Dr. W. Goetz-Leipzig und Prof. Dr. R. Ziehen-Frankfurt a. M. Bd. 2. Stuttgart (J. Engelhorns Nachf.) 1918.

Eine Lücke in der wissenschaftlichen und gemeinverständlichen Literatur zur Geschichte des Auslanddeutschtums ist durch die Arbeit G. Bonwetschs geschlossen. Wissenschaftlich und gemeinverständlich zu gleicher Zeit, das ist der Hauptpunkt in der Darstellungsweise, so recht nach den Zielen des Deutschen Ausland-Instituts in Stuttgart bearbeitet. Denn dem Deutschen der Gegenwart und Zukunft muß auf breiter Grundlage klargemacht werden, was unsere Volksgenossen seit langer Zeit im fernen Ausland leisteten, was sie für die Ausbreitung der deutschen Kultur getan und wie sie bei fremden Völkern die Anerkennung ihres Strebens sich abgerungen haben. Am schlechtesten stand es bisher mit der Kenntnis des Deutschtums an der Wolga, einmal weil diese Volksreste kaum Männer der Wissenschaft selbst hervorgebracht haben, zum andern, weil diese Siedlungen im fernen Osten Europas durch das unbekannte Südrußland zu weit dem geistigen Auge des Westeuropäers entrückt waren. Erst im großen Kriege suchte man auf der Welt nach Deutschen, fand auch diese Fernen und hörte von ihrer schrecklichen Not, bangte um ihren völligen Untergang, der vor der Tür steht. In der Zeit der Krisis die Geschichte dieses Volksrestes darzustellen, verfolgt darum nicht nur den allgemein wissenschaftlichen Selbstzweck der Erkenntnis eines solchen Kolonistenunternehmens, sondern auch — wenn man so will — einen uugemein praktisch-politischen Zweck der Förderung der Entscheidungsfrage, ob diese Kolonien von seiten des Deutschtums gehalten werden müssen, oder ob es geraten scheint, einer Rücksiedlung Tor und Tür zu öffnen.

Der Verfasser hatte bei der Ausarbeitung seines Stoffes mit einem großen Übelstand zu rechnen. Die Quellen flossen dürftig. Das Archivmaterial, soweit es überhaupt noch vorhanden ist, konnte nicht eingesehen werden. Auch konnte nicht die gesamte Literatur aus sprachlichen Gründen herangezogen werden. Es ist das bei einer so abschließenden Arbeit und einer gut aus dem Stoff herausgewachsenen Disponierung recht schade. Denn als Wissenschaftler muß man bei einer nicht vollständigen Ausschöpfung der Quellen den berechtigten Verdacht hegen, daß in der Konzeption des Stoffes bei Vollständigkeit wohl kleinere oder größere Differenzen sich ergeben hätten. Dann wäre wohl das eine recht erwünscht gewesen, für Siedlungstypen hier und da monographieartige Darstellungen zu geben; denn gerade in solcher Kleinarbeit bei der Schilderung eines Kolonisationsvorganges tritt die Schwierigkeit des Unternehmens deutlich hervor. Freilich wäre dazu die Einsicht in die Kirchen- und Gemeindearchive nötig gewesen, was aber nicht möglich war. Es sei nur hier darauf hingewiesen, daß dadurch keineswegs der Gesamtcharakter der Darstellung gelitten hätte, es wäre das Gesamtbild wohl sinnfälliger in die Augen getreten, als wenn man nur gewissermaßen nach dem amtlichen Material der Mandate und Verordnungen der maßgebenden Regierungsorgane den Siedlungsvorgang schildert. Dem Verfasser sei damit durchaus keine Unterlassung vorgehalten, denn auch die Art seiner Darstellung ist vollständig gerechtfertigt. Immerhin könnte dieser Gesichtspunkt bei künftigen Darstellungen des Deutschen Ausland-Instituts berücksichtigt werden.

Eine siedlungsgeschichtliche Darstellung muß auf breiter geographischer Grundlage stehen. So hat denn der Verfasser recht getan, uns ein Bild der Wolgagegend zu zeichnen. Die Landschaft ist prädestiniert für Agrarsiedlungen: gut zu bearbeitender Boden, und zwar kurze, aber doch heiße Vegetationszeit. Freilich hat das Klima oft die Kolonien fast bis zum Ruin gebracht, wenn jahrelanger Mißwachs eingetreten war. Auf Grund der Maßnahmen der Kaiserin Katharina konnte das großangelegte Kolonisationswerk in die Wege geleitet werden. Von mittelalterlichen Kolonisationen unterscheidet sich diese Unternehmung eigentlich nur in dem intensiveren Gebrauch bestimmter Formalitäten, die unter dem Zeichen der Reklame standen, wie es vielleicht im Mittelalter nicht war. Die Gewinnung der Ansiedler war einer Menge von Agenten überlassen, die in selbstsüchtiger Weise sich keineswegs immer als ehrliche Makler entpuppten. So war es auch kein Wunder, daß dem Rufe nicht die besten Elemente Folge leisteten. Ein großer Teil war Gesindel und Abenteurer, zumal die besseren Elemente von der Kaiserin um Petersburg herum angesiedelt wurden. Das Ansiedlungswerk an der Wolga ging, weil die Bedingungen gut waren, rasch vonstatten, so daß bald ruhige Jahre eintraten, die aber mit Jahren der Not wechselten. Neben den von der Kaiserin herangerufenen Siedlern finden wir bald Siedler, die zur Ausbreitung der Mission gekommen waren, die Herrnhuter von Sarepta. Immer sind die Herrnhuter für die andern Vorbilder gewesen. Die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts war eine Zeit der Blüte. Durch Reformen in Verwaltung und Wirtschaft kam ein gesunder Wohlstand auf, der eine gute Basis für die sittliche Erneuerung unter geistlichem Einfluß war. Kirchen und Schulen erfreuten sich einer bescheidenen Pflege, wenn auch auf dem Gebiet des Kultus und Unterrichts seltsam patriarchalische Verhältnisse herrschten. Das Bildungsbedürfnis der Wolgakolonisten kann nicht groß genannt werden; die wirtschaftlich-materielle Seite des Daseins stand im Vordergrund. Trotzdem hat die Wirksamkeit des Superintendenten Dr. Fessler gute Resultate gezeitigt. Es muß auch betont werden, daß die Kolonisten nicht immer nur nach ihrem Belieben arbeiten konnten, sondern an die Maßnahmen des großen russischen Reiches gebunden waren. Die Zeit des Wohlstandes bedingte bei der ausnehmend großen Volksvermehrung der Kolonisten sehr bald Ansiedlungen auf der Steppe, die, verbunden mit allerhand wirtschaftlichen Reformversuchen, an der äußeren und inneren Geschlossenheit des Siedlungsgebietes rüttelten, so daß nach 1870, nachdem auch von seiten der Regierung die Privilegien kassiert wurden, der Niedergang mit Riesenschritten kam. Auswanderungen, vor allen Dingen nach Amerika, waren die Folge, so daß der Weltkrieg an einem eigentlich recht morschen Gebäude rüttelte, das sich vielleicht einige Zeit gehalten hätte, das aber nun in seinem Grund erschüttert ist.

Der Verfasser gibt am Schluß tabellenartig wichtiges Material zur Statistik der Wolgakolonien und eine Übersicht der benutzten Literatur.

Dr. Herbert Schönebaum-Leipzig.

Eingegangene Bücher.

Einsendung von Neuerscheinungen über „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ erbeten an Dr. Paul Leutwein, über „Auslanddeutschtum“ an Dr. Fritz Wertheimer. Besprechung vorbehalten. Rücksendung findet keinesfalls statt.

van der Borght, Dr. Richard, Kaiserl. Präsident a. D. „Das Wirtschaftsleben Südamerikas insbesondere in seinen Beziehungen zu Deutschland“. Otto Schulze, Cöthen (Anhalt) 1919.

Eine deutsche Antwort von Kolonialpolitikern und Missionaren: „Die deutsche Kolonialpolitik vor dem Gerichtshof der Welt“. Ernst Finckh, Basel 1918.

Feiler, Arthur: „Der Staat des sozialen Rechts“. Flugschrift d. „Frankf. Ztg.“.

Gelesnoff, W.: „Grundzüge der Volkswirtschaftslehre“. B. G. Teubner, Leipzig u. Berlin 1918.

Großmann, Prof. Dr. H.: „Rohstofikrieg oder Wirtschaftsfrieden?“ Globus, Wissenschaftliche Verlagsanstalt Dresden u. Leipzig 1918.

Harms, Bernhard: „Völkerrechtliche Sicherungen der wirtschaftlichen Verkehrsfreiheit in Friedenszeiten“. Gustav Fischer, Jena 1918.

Herre, Dr. Paul: „Bismarcks Staatskunst“. Globus, Wissenschaftliche Verlagsanstalt, 1918.

Klopfer, Dr. Volkmar: „Die Verbesserung des Brotes durch Aufschließung der Kleie und Vervollkommnung des Backverfahrens“. Globus, Wissenschaftliche Verlagsanstalt, Dresden u. Berlin 1918.

Manes, Alfred, Prof. Dr. phil. u. jur.: „Staatsbankrotte“. Karl Siegismund 1918.

Wiese, Leopold von: „Freie Wirtschaft“. Der neue Geist, Leipzig.

Mitteilung der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft.

Am **Montag**, den **17. März, nachmittags 7 Uhr**, findet im **Preußischen Abgeordnetenhause (Saal 17)** die diesjährige

Hauptversammlung

der **Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft** statt. Besondere Einladung erfolgt nicht. Als allein gültiger Ausweis dient die **Mitgliedskarte für 1919.**

Tagesordnung: 1. Geschäftsbericht. 2. Kassenbericht und Entlastung des Schatzmeisters. 3. Vorstandswahlen. 4. Verschiedenes.

Namens des Vorstandes: **Dr. O. Schwarz**, Wirkl. Geh. Oberfinanzrat
1. Vorsitzender.

Beitragszahlung.

Um die Kassenführung zu vereinfachen, bitten wir, **alle** Zahlungen für Mitgliedsbeiträge u. a. **ausschließlich** zugunsten des Konto:

Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft
Berliner Handelsgesellschaft, Berlin W 8, Behrenstr. 32/33 — Reichsbank-Girokonto Postscheck 116

zu leisten. Wir ersuchen unsere verehrlichen Mitglieder, **den fälligen Jahresbeitrag für 1919** ohne weitere Mahnung **baldigst** an uns abführen zu wollen.

Mitteilung des Deutschen Ausland-Instituts.

Preisaufgabe.

Das Deutsche Ausland-Institut ist überzeugt von der Notwendigkeit, daß die noch im Besitze eines deutschen Staatsangehörigkeitsrechtes befindlichen Auslanddeutschen stärker als bisher an den Geschicken des Reiches interessiert und beteiligt werden müssen, und zwar wenn möglich durch Gewährung des aktiven und passiven Wahlrechtes.

Die Frage einer solchen Beteiligung ist bisher in Literatur und Praxis noch wenig geklärt.

Wir möchten diese Klärung herbeiführen und erlassen dazu das folgende

Preisausschreiben:

I. Es soll die Frage der Wahlfähigkeit von Auslanddeutschen, die im Besitze einer deutschen Staatsangehörigkeit sind, und zwar auch solcher, die vielleicht auch noch eine zweite Staatsangehörigkeit besitzen, sowohl

nach ihrer völkerrechtlichen wie auch nach ihrer staatsrechtlichen Seite

untersucht werden. Dabei werden positive Vorschläge über die praktische Durchführung, insbesondere die Aufstellung von Kandidatenlisten und das Wahlverfahren, sowie eine rechtsvergleichende Darstellung erwartet.

II. Für die beste Bearbeitung wird ein Preis von 1000 M., für die zweitbeste ein Preis von 500 M. ausgesetzt. Die beiden Arbeiten werden auf Kosten des Ausland-Instituts, das an ihnen Eigentumsrecht erwirbt, veröffentlicht. Wird keine Arbeit des ersten Preises für wert befunden, so ist das Preisrichterkollegium befugt, die Preise unter mehrere Bewerber nach seinem Ermessen zu verteilen. Das Ausland-Institut ist berechtigt, nicht preisgekrönte Arbeiten zu dem für Aufsätze in seinen Zeitschriften üblichen Honorarsatz zu erwerben und sie in der ihm geeignet erscheinenden Weise zu veröffentlichen.

III. Die Arbeiten sind bis zum 1. Mai 1919 in einem mit Motto versehenen Umschlage der Geschäftsstelle des Deutschen Ausland-Instituts Stuttgart, Königstraße 15, einzureichen. Beizuliegen hat ein zweiter verschlossener Umschlag mit gleichem Motto, der Name und Adresse des Verfassers der Preisarbeit enthält.

IV. Das Preisrichterkollegium besteht aus den Herren: Universitätsprofessor v. Blume, Tübingen (Mitglied des Vorstandes des Deutschen Ausland-Instituts), Geheimrat Universitätsprofessor v. Anschütz, Heidelberg, Universitätsprofessor Mendelssohn-Bartholdy, Würzburg, Prof. Dr. Josef Partsch, Freiburg i. Br., Dr. Karl Strupp, Frankfurt a. M.

V. Die Veröffentlichung der Preisprüfung erfolgt vor dem 1. Juli 1919 in den „Mitteilungen“ des Ausland-Instituts, sowie in der gemeinsam mit der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft vom Ausland-Institut herausgegebenen „Weltwirtschaft“, außerdem in der Frankfurter Zeitung, der Kölnischen Zeitung, dem Hamburger Fremdenblatt, der Deutschen Allgemeinen Zeitung, dem Bayerischen Staatsanzeiger und sämtlichen Stuttgarter Blättern.

Deutsches Ausland-Institut
Theodor G. Wanner, Vorsitzender des Vorstandes.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilungen „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, und Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für „Auslanddeutschtum“ Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart, Königstr. 15; für die Inserate Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. — Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Berlin W 8.

WELTWIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

UND DEM

DEUTSCHEN AUSLAND-INSTITUT-STUTTGART

IX. Jahrgang | März 1919 | Nr. 3

Forderungen der Auslanddeutschen.

Aussprache, gehalten in der zweiten Versammlung der Auslanddeutschen in Stuttgart am 8. Februar von Oscar Koßmann, früher Direktor einer Nahrungsmittelfabrik in Paris.

Die erste Versammlung der Auslanddeutschen und die heutige Versammlung erinnern mich wieder lebhaft an die Tage des 1. und 2. August 1914 in Paris. Dort standen sich Tausende und aber Tausende Deutsche an den Bahnhöfen, um heimwärts zu reisen, dem Rufe des lieben Vaterlandes folgend. Leider fanden viele nicht Gelegenheit ihrem Herzenswunsch zu folgen, da die Transportmittel fehlten, obwohl die französische Regierung öffentlich anschlagen ließ, daß Züge zur Verfügung stehen.

Heute strömen die Auslanddeutschen wieder zusammen, aber der Zweck ist ein anderer geworden. Heute müssen sie die Regierung und die Heimat an die Pflicht erinnern, die sie ihnen gegenüber haben, denn bisher ist die Gegenseitigkeit für unser selbstloses Handeln nirgends in Erscheinung getreten, im Gegenteil.

Zu allererst möchte ich dem deutschen Auslandinstitut danken, daß uns wiederum Gelegenheit geboten wird, unsere Stimme laut zu erheben, denn ich befürchte, die Regierung wird ihre Pflicht uns gegenüber nicht so erfüllen, wie wir sie anno 1914 und den Krieg über erfüllt haben, wenn wir nicht laut und anhaltend unsere Rechte geltend machen, so laut, daß wir nicht mehr überhört werden können. Es sei mir hier auch gestattet, der Deutschen Demokratischen Partei den Dank auszusprechen für den Antrag, den sie bereits in unserer Sache in der Württembergischen Landesversammlung gestellt hat[1]). Wir dürfen es aber dabei nicht bewenden lassen, wir selbst müssen unsere Rechte mitverfechten, um ihnen zum Durchbruch zu verhelfen.

Die Regierung hätte eigentlich von sich aus den ersten Schritt zur Verbesserung unserer Lage tun müssen, denn an unserem Elend trägt der schwerfällige Apparat unserer einstigen Auslandvertretungen und daher die Regierung selbst Mitschuld.

Es wäre Pflicht dieser Vertretung und der Regierung gewesen, die Deutschen im Auslande auf die kommende Gefahr aufmerksam zu machen, denn sie mußten dieselbe kennen, und das Überraschungsmoment des Angriffskrieges lag ja nicht vor, da wir einen Verteidigungskrieg führten. Das Gegenteil war der Fall, nicht Vorsicht, sondern Mut zum Bleiben wurde mancherorts geraten; oder hat man auch mit den Auslanddeutschen Politik getrieben? Und hat man so Tausende unserer Brüder nicht nur um Hab und Gut gebracht, sondern auch dazu beigetragen, daß unsere Brüder in langjährige Verbannung in die Konzentrationslager wanderten, wo sie moralisch und physisch in großer Zahl zugrunde gegangen sind?

Aus dieser Unterlassungssünde der Regierungsorgane entspringt die moralische Verpflichtung für die Regierung, vor allem den Zivilgefangenen kräftig unter die Arme zu greifen, aber auch allen übrigen Auslanddeutschen durch die Tat zu beweisen, daß wir Auslanddeutsche im Deutschen Reiche gleichberechtigte Bürger sind, denn niemandem hat man mehr Mißtrauen entgegengebracht als den Auslanddeutschen. Als Probestück dieses Mißtrauens möchte ich doch den Spruch eines preußischen Generals anführen, der sagte: „Wer eine Sprache spricht, ist verdächtig, wer mehrere spricht, ist ein Spion.“ Ich wünschte, dieses Beispiel stünde allein da.

Um diese Mängel in unserer Auslandvertretung zu beseitigen, müssen wir mit aller Energie fordern, daß dem Kaufmann ein viel größerer Einfluß zukommt im neuen Staate, denn nur unter Benutzung des Handels, nur im Verein mit dem Kaufmann kann in der nächsten Zeit praktische Außenpolitik getrieben werden, da es gilt, wieder Wege zu finden, die nicht schon an unseren Grenzen enden. Wir wollen keineswegs den Diplomaten die Arbeit abnehmen, im Gegenteil, wir könnten ihnen manche ungeschehene Arbeit zeigen, wir verlangen aber, daß berufene Personen der Auslanddeutschen in Zukunft in allen Fragen des Außenhandels und der auswärtigen Vertretungen mitangehört werden.

Ferner fordern wir, daß unsere Regierung ganz energisch dafür eintritt, daß sie alles unternimmt, daß endlich unsere Brüder, die noch in Gefangenschaft schmachten, befreit werden, denn

[1]) Ferner habe ich zu meiner großen Freude vernommen, daß die Bürgerpartei ebenfalls die gerechten Forderungen der Auslanddeutschen mitunterstützen will.

wie könnten wir wieder ins Ausland gehen und dort praktische Arbeit verrichten, solange unsere Brüder als Sklaven dort unter menschenunwürdigster Behandlung umkommen müssen?

Hier anschließend müssen wir aber auch verlangen, daß in unseren Gefangenenlagern die deutsche Würde besser vertreten wird, als dies in vielen Fällen bis jetzt geschehen ist.

Wir sollen auch im engeren Vaterlande versöhnend wirken, ich will daher über diesen Punkt mich nicht eingehender auslassen, trotz der Berge Materials, die mir hier zur Verfügung stehen; aber mancher, der wieder hinauskommen wird ins Ausland, wird zu hören bekommen, daß auch unter Kriegsgefangenen und deutschem Aufsichtspersonal die „Vetterleswirtschaft" florierte, so florierte, daß man aus Scham erröten könnte, wenn man an unsere 800000 Gefangene in Frankreich und an ihre Qualen denkt.

Endlich möchte ich noch auf die Frage des Imports zu sprechen kommen.

Man hört an zuverlässiger Stelle sagen, daß der Import monopolisiert oder sozialisiert werden soll; dagegen müssen wir Auslanddeutsche ganz energischen Protest erheben. Wird der freie Handel im Import unterbunden, so schiebt der Staat vielleicht einige Prozent Gewinn ein, aber wir werden noch konkurrenzunfähiger als wir schon jetzt sind, denn nur der freie Handel findet Mittel und Wege zur Erreichung billiger Ware, und nur billige Ware und Arbeit ermöglichen uns, wieder Export machen zu können. Die Auslanddeutschen haben hier vor allen andern ein Recht, mitzusprechen.

Zum Schluß hätte ich noch eine Bitte an Sie alle, die Sie wissen, wie hoch der Franzose, der Engländer und andere Nationen von sich selbst denken; helfen Sie mit, unserem Volke klar zu machen, daß wir alle mehr deutsch fühlen müssen, um die großen Aufgaben, die unser warten, erfüllen zu können, denn der Hang unseres Volkes zu allem Ausländischen wird uns nie die Achtung unter fremden Völkern verschaffen, aber auch mithelfen müssen wir, dem Guten vom Ausland freie Bahn bei uns zu machen.

Wir wollen wieder unsere Bürde auf uns nehmen, wir haben es immer und unter allen Verhältnissen getan, aber die Regierung und die Heimat dürfen uns nie wieder als Fremdlinge behandeln, wie ehedem, sonst werden wir auch im freien Staate uns nicht wohlfühlen können.

Nochmals die deutsche Volksernährung nach dem Weltkrieg*).

Von Dr. Oskar Münsterberg-Berlin.

Dr. Paul Leutwein vertritt in der Januar-Nummer der „Weltwirtschaft" den Standpunkt, es sei zur Neubelebung „der gesunkenen körperlichen und seelischen Widerstandskraft des deutschen Volkes" „auch für Kaffee eine Einfuhrbeschränkung nach dem Kriege nicht zu empfehlen". Wenn man von dem einseitigen Interesse des Importhandels absieht und das der allgemeinen Volkswirtschaft als ausschlaggebend anerkennt, entstehen sehr ernste Bedenken gegen die Zweckmäßigkeit der freien Einfuhr.

Nach Leutwein hat der Kaffeeverbrauch in Deutschland 1900 mit 3 kg pro Kopf den Höhepunkt erreicht und ist 1913 auf 2,44 kg pro Kopf gefallen. Die Volkszunahme — wie Leutwein annimmt — kann hierauf nur von geringem Einfluß gewesen sein, denn gerade Kaffee wird auch von Kindern getrunken. Wer die Lebensmittelreklamen der letzten Jahre verfolgt hat, sah, wie in immer größerem Umfange die Ersatzmittel aus heimischen Naturprodukten, wie Kornfranck, Kathreiner u. a. inseriert wurden. Tatsächlich nahm der Verbrauch der Kaffeesurrogate schon in den letzten Friedensjahren erheblich zu, die Fabriken mußten sich ständig vergrößern, und immer weitere Volkskreise lernten die einheimischen Nährstoffe auch als vollwertige Genußmittel schätzen. Gleichzeitig fand eine fortgesetzte Verbesserung der Fabrikationsmethoden statt, so daß im Geschmack die billigen Kaffeesorten und die besten Kaffeeersatzsorten bei richtiger Zubereitung nur geringe Unterschiede aufweisen. Der Krieg hat zwangsweise die allgemeine Verbreitung durchgeführt, und heute müssen selbst Ersatzstoffe des Kaffeeersatzes für den täglichen Massenkonsum genügen. Viele haben vergessen, wie eigentlich richtiger Kaffee schmeckt, und vor allem die heranwachsende Jugend kennt überhaupt nur die deutschen Ersatzstoffe und ist mit ihnen zufrieden. Warum sollen wir jetzt künstlich Bedürfnisse nach ausländischen Produkten in den zufriedenen Kreisen erwecken? Überdies ist Kaffee kaum 200 Jahre in Deutschland bekannt[1]) und erst seit wenigen Jahrzehnten zu einem Volksgetränk geworden.

Die stark anregende Wirkung des Kaffees beruht auf dem Koffein, das auch künstlich hergestellt werden kann und in jeder Apotheke zu erhalten ist. Über die schädliche Wirkung dieses Giftstoffes auf das Herz ist sich die medizinische Wissenschaft einig, aber wer dieses Narkotikum als Nervenanreger für seine „geistigen Fähigkeiten" haben

*) Ich gebe den Ausführungen Münsterbergs aus Gerechtigkeitsgründen Raum, fühle mich jedoch angesichts der entsetzlichen Folgen des deutschen Nervenzusammenbruchs verpflichtet, meine ganz entgegengesetzte Weltanschauung nochmals zur Geltung zu bringen. Das deutsche Volk gleicht einem Menschen, dem man nach und nach alles genommen hat, was das Leben lebenswert macht und dessen immer dumpfer gewordene Verzweiflung jetzt in Tobsucht umgeschlagen ist. In dieser Verfassung ist er im Begriff, den letzten Rest seines Besitzes zu zerstören und sich selbst jeder Existenzmöglichkeit zu berauben. Dagegen gibt es nur ein Hilfsmittel, Stärkung der Lebenskraft und Lebensfreude durch möglichst rasche und reichliche Zufuhr von Nahrungs- und Genußmitteln. Daß die Kur in diesem Jahre einige Hundert Millionen kostet, ist ganz nebensächlich im Vergleich zu den monatlich in die Milliarden gehenden Schädigungen, die sich der Kranke in seinem Wahnsinn selber zufügt. P. Leutwein.

[1]) Z. B. Philippe Sylvestre Dufour in seinem Buche: „Traitez nouveaux et curieux du Café, du Thé et du Chocolate. Ouvrage également nécessaire aux Medecins et tous ceux, qui aiment leur santé," Haye 1685, macht Propaganda für das damals neue und unbekannte Heilmittel.

will, kann durch Zusatz von reinem Koffein die genau gleiche Wirkung erzielen. Alle sonstigen anregenden und nahrhaften Wirkungen des Kaffees, ohne die schädlichen, erzielt auch der deutsche Kaffeeersatz, und der Geschmack läßt sich annähernd erreichen. Dabei handelte es sich bisher nur um eine Fabrikation, die zur Herstellung billiger Massenprodukte geübt wurde. Sobald Nachfrage nach teueren Produkten entsteht, wird die deutsche Technik entsprechend veredelte Geschmackssurrogate herstellen können. Ein Bedürfnis für Kaffee wie für Nahrungsmittel besteht daher nicht.

Unsere wirtschaftlichen Verhältnisse zwingen zur Sparsamkeit und vor allem zur Verringerung unserer Einfuhr. 1913 haben wir für 220 Millionen Mark etwa 170 000 Tonnen eingeführt. Leutwein weist darauf hin, daß vermutlich der Weltmarktpreis in den ersten Friedensjahren nicht steigen wird, da große Vorräte vorhanden sind. Derartige Prophezeiungen sind nicht zuverlässig, da sich heute noch nicht übersehen läßt, wie gerade das Einsetzen des deutschen Marktes auf den Weltmarktpreis wirken wird. Aber selbst wenn zunächst der im Kriege gestiegene Preis infolge des Weltüberschusses in den Produktionslanden wieder fallen sollte, so darf eine vorübergehende Marktlage keinen Einfluß auf eine dauernde Gewohnheit ausüben. Sinken die Preise wegen zu starken Angebotes, so wird naturgemäß allmählich ein Abbau der Pflanzungen stattfinden, bis wieder jene Preishöhe erreicht ist, die eine günstige Verzinsung des bepflanzten Bodens gewährt. Außerdem wirken die Schwankungen der Ernte und die Veränderungen des Weltabsatzes auf die Preisbildung ein. Also die heutige Marktlage muß bei einer so weittragenden Maßregel unberücksichtigt bleiben.

Hinzukommt, daß Leutwein nur vom Weltmarktpreis in den überseeischen Erzeugungsländern spricht. Aber für den Preis am deutschen Markt sind die erhöhten Kapitalzinsen, die sehr hohe Fracht, sowie die Import- und Umschlagkosten und vor allem das Agio der Valuta, welches wohl noch für lange Zeit auf etwa 50% geschätzt werden muß, wesentlich verteuernd. Wenn wir den Umschlagswert vom Jahre 1913 mit 220 Millionen als Jahresumsatz annehmen — was nach meiner Überzeugung in Wirklichkeit für die Zukunft viel zu niedrig ist —, so würde durch die verteuerten Zinsen, Spesen und Agiodifferenzen die 1913 eingeführten 170 000 Tonnen Kaffee dem deutschen Volke nach Friedensschluß mindestens 350 Millionen kosten.

Gegen einen derartigen Import ließe sich nichts einwenden, wenn wir in der Lage sind, für einen gleich hohen Betrag veredelte deutsche Produkte zu guten Preisen im Austausch zu liefern. Nach den heutigen Verhältnissen halte ich das nicht für möglich. Wir kennen noch nicht den Wortlaut des Friedensvertrages, aber es ist zu erwarten, daß uns freier Einkauf auf dem Weltmarkt nur gewährt werden wird, wenn gleiche Rechte den übrigen Ländern zustehen. Die Wilson-Punkte 2 und 3 dürften wohl in diesem Sinne ausgelegt werden, da Amerikas wirtschaftliche Expansion den freien Weltmarkt als Absatzgebiet braucht. Zufolge dieser Handelsfreiheit wird jeder Staat von einem andern Staate nur diejenigen Artikel kaufen, die er von anderen Ländern überhaupt nicht oder nicht so billig erhalten kann. Bisher beruhte ein großer Teil unseres Exportes auf den niedrigen Arbeitslöhnen und auf dem Überschuß an Kapital, Kohle und billigen Rohstoffen. Diese Vorzüge unserer Exportindustrie haben aufgehört.

Zwar sind auch in den konkurrierenden Ländern die Löhne gestiegen, aber nirgends so stark wie bei uns. Selbst wenn man die Auswüchse der Lohnforderungen als vorübergehend ansieht, so ist ein Lohn in der Höhe wie etwa bisher in Amerika und eine achtstündige Arbeitszeit als dauernd anzunehmen. Dieser hohe Lohn ist in Amerika durch veränderte Arbeitsmethoden ausgeglichen, und so wird er auch bei uns neu belebend wirken, aber eine Umstellung der Industrie auf diese neuen Verhältnisse dauert Jahre, vielleicht Jahrzehnte.

Unser mobiles Kapital wird durch die Steuern zur Deckung der Kriegskosten und zur Bezahlung der Entschädigungen an die Feinde so reduziert, daß wir nicht nur mit einem hohen Zinsfuß, sondern auch mit Geldmangel rechnen müssen. Wir werden auf ausländisches Kapital angewiesen sein, um die unbedingt erforderlichen Bedarfsartikel zu erzeugen.

Wie der Rohstoffmarkt sich stellen wird, wissen wir nicht. Aber jedenfalls müssen wir mit hohen Preisen für Kohlen rechnen und ebenso für alle anderen Materialien, sei es, daß wir sie im Inlande erzeugen oder importieren. Wenn uns auch nach dem Wilson-Programm der Weltmarkt offensteht, so werden wir gegenüber England und Amerika durch höhere Fracht- und Kreditspesen sowie durch andere Manipulationen, die nicht unter die Wilson-Punkte fallen, wie durch Aufkauf der Vorräte von seiten der Feinde, durch Monopolisierung wichtigster Artikel u. a., stets teurer als die konkurrierenden Länder kaufen.

Aus alledem ergibt sich, daß wir bei vielen Artikeln auf die bisherigen Erfolge unserer Exportindustrie nicht rechnen können. Hinzukommt der große Vorsprung, den die feindlichen Länder in der Kriegszeit erlangt haben und den sie durch Kredithilfe und Transportgelegenheit, sowie durch moralische Einwirkungen weiter ausnützen werden.

Es bleiben uns somit zum Austausch gegen Importe im wesentlichen nur diejenigen Artikel übrig, die gewisse sachliche Vorzüge durch ihre Qualität besitzen. Auch hierbei ist unsere Überlegenheit, wie bei Kali, Farben und Chemikalien, durch die Kriegsverhältnisse arg abgeschwächt und verändert. Dieser gegen die Vorkriegszeit sehr verringerte Export muß als Austauschgut für die unbedingt notwendigen Rohstoffe und Nahrungsmittel reserviert bleiben. Nur wenn wir das für uns Notwendige umtauschen können gegen das, was den andern notwendig ist, können wir auf einen gesunden Handelsverkehr rechnen. Deshalb ist größte Sparsamkeit bei allen Importartikeln unbedingt erforderlich. Jede unnötige Vergrößerung des Imports bedeutet einen Druck auf den Valutamarkt und damit auch eine Verteuerung aller anderen Artikel.

Zu den für das Volk unbedingt notwendigen Waren gehört der Kaffee nicht. Er ist ein Genuß-

mittel, dessen wesentliche Vorzüge durch die deutschen Ersatzfabrikate in Friedenszeit beinahe erreicht werden. Man kann mit Recht einwenden, daß wir zur Fabrikation der 170000 Tonnen Ersatzkaffee entsprechende Mengen Gerste und Roggen der Volksernährung entziehen müßten. Aber, falls es erforderlich sein sollte, ist es besser, Getreide einzuführen als den echten Kaffee, denn der Ankaufspreis ist viel geringer und daher die als Gegenleistung auszuführende Warenmenge kleiner. Außerdem können wir das notwendige Getreide in den benachbarten, östlichen Ländern kaufen, die erhöhten Bedarf für unsere Fertigfabrikate haben und bei denen unsere geographische Lage einen Vorsprung in Fracht und Spesen gegenüber den Überseeländern gewährt.

Wichtig ist auch, daß deutsche Arbeitskräfte bei der Herstellung des Kaffeersatzes beschäftigt sind, während der Kaffee als fertiges Produkt eingeführt wird und keiner weiteren Verarbeitung bedarf. Diese Erwägung ist bei anderen Artikeln, wie z. B. dem Tabak, ausschlaggebend. Die obigen Ausführungen würden auch für ein Verbot der Tabakeinfuhr sprechen, aber die Tatsache, daß der Tabak nur ein Rohprodukt ist, dessen Weiterverarbeitung mehrere hunderttausend Deutsche beschäftigt, macht einen kontingentierten Import wünschenswert. Ein Tabakimportverbot würde eine blühende heimische Industrie, von der 1913 etwa 200000 Arbeiterfamilien lebten, untergraben und viele auf dem Lande und in kleinen Orten arbeitslos machen, die schwer anderweitig Arbeit finden können. Diese Industrie muß sogar besonders geschützt werden, da große amerikanische Unternehmungen sich auf starken Absatz in Europa vorbereiten in der Erwartung, daß nächst Lebensmitteln der Tabak die am meisten gesuchte Ware sein wird. Fertige Zigarren und Zigaretten sollten als Luxusartikel sehr hoch besteuert werden. England wurde bereits vor dem Kriege von amerikanischen Riesenunternehmungen der Tabakbranche beherrscht. Eine derartige Beschäftigung deutscher Arbeiter findet bei dem Kaffee nicht statt, wohl aber bei dem Kaffeersatz.

Ferner ist von großer Bedeutung, daß das deutsche Produkt, selbst wenn eine erhebliche Abgabe an der Fabrikationsstelle erhoben wird, viel billiger als echter Kaffee ist und daher den Etat des Arbeiters entsprechend geringer belastet.

Falls trotzdem aus alter Gewohnheit einzelne den Genuß des echten Kaffees unbedingt verlangen, so könnte ein begrenztes, durch hohe Zölle verteuertes Quantum als Luxusartikel freigegeben werden. Die Zollbelastung gibt einen gewissen fiskalischen Ausgleich und vermindert automatisch eine gesteigerte Nachfrage als Volksgenußmittel.

Wir werden uns in vielen Dingen quantitativ und qualitativ einschränken müssen, um die Misere des Krieges zu überwinden. Daher ist es klug, bei solchen Artikeln anzufangen, die durch deutsche Produkte ersetzbar sind und die keine unbedingte Notwendigkeit für die Ernährung des Volkes besitzen. Hierzu rechne ich den Kaffee.

Die Deutschen im Wirtschaftsleben Rußlands.

Von Dr. E. Jenny-Berlin.

II.

Wollen wir die Eigenart und Wirksamkeit der Deutschen in Rußland näher untersuchen, so müssen wir vor allem drei Kategorien streng unterscheiden, die nach Herkunft, Stand, Zeit der Einwanderung und den vornehmlich betriebenen Gewerben vollständig verschieden sind. Es sind einmal die Balten. Zweitens die sogenannten deutschen Kolonisten, und endlich noch die jüngste Wanderungswelle, die Reichsdeutschen.

Was die Balten betrifft, so stellen sie, abgesehen von den früher gekennzeichneten deutschen Kulturpionieren, die nach Moskau gelockt wurden und im russischen Volkstum aufgingen, das älteste geschlossene Deutschtum in Rußland dar. Ein Herrenstand, politisch geschult und durch korporativen Geist eng zusammengeschlossen, waren sie diejenigen, die im wesentlichen Rußlands Staatsmänner stellten. (Einige Ausnahmen wie Graf Ostermann, Münnich, usw., die als Abenteuerer zu jenen Zeiten des Frühkaisertums in Rußland zur Herrschaft gelangten, schlossen sich bald den Balten an.) Das Verdienst der Balten um das Deutschtum, sowohl der Barone wie des starkstämmigen städtischen Bürgertums, besteht vornehmlich darin, daß sie es verstanden haben, das Siedlungsgebiet der ihnen blutsfremden Letten und Esthen zwar nicht zu assimilieren, aber doch so vollkommen mit deutscher Kultur zu durchsetzen, daß die Ostseeländer bis auf den heutigen Tag und ungeachtet aller seit 1882 einsetzenden russischen Zersetzungsmaßregeln kulturell gesprochen ein vollkommen deutsches Gebiet geblieben sind. In der Tat, die Letten und Esthen mögen sich heute noch so sehr deutschfeindlich gebärden und die russischen Hetzereien nachbeten, sie sind im Denken und Fühlen, in Religion und Weltanschauung völlig in deutsche Kultur eingetaucht. Trotz aller zur Schau getragenen Deutschfeindlichkeit wissen sie garnicht, wie deutsch sie selbst sind, und es unterliegt keinem Zweifel, daß bei ruhiger, ungestörter Entwicklung binnen zwei oder drei Generationen der größte Teil dieser Leute kulturell, wenn nicht gar sprachlich, vollkommen hätte eingedeutscht werden können. Wirtschaftlich hat das deutsche Baltentum deutsche Interessen nicht weiter vertreten, als eben in dieser Erhaltung seines uralten Deutschtums liegt. Nebenbei hat es freilich auch den Handel seines im Rücken liegenden russischen Hinterlandes zum Teil vermittelt und redlich die Beziehungen zum deutschen Handel und Gewerbe gepflogen, kann aber nicht als ein besonderer Faktor wirtschaftlicher Ausbreitung des Deutschtums in Rußland gelten. Was nun ihre Stammestreue anbetrifft, so sind die Balten stets treu national geblieben. Eine starke Assimilierungskraft haben sie von ihrem Herrenstandpunkt aus, den auch das Bürgertum mit dem Adel teilte, nicht auszuüben vermocht. Manche Splitter sind durch Heirat und durch Staatsdienst verrußt und

sind für den russischen Staat ein außerordentlich wichtiger Zuwachs geworden.

Während die deutschen Balten seit 700 Jahren und länger ihren Standort innegehalten haben, entstammen die deutschen Kolonisten einer späteren Wanderung, die unter dem Einfluß des aufgeklärten Despotismus vor etwa 150 Jahren einsetzte. Auch sie sind ein kerniger, knorriger Stamm, der sein Deutschtum unverfälscht erhalten hat. Diese Deutschen sind Bauern geblieben mit all der Verschlossenheit und Unnahbarkeit gegen Fremdelemente, die dem auf seiner Scholle sitzenden Bauern eigen ist. Sie haben sich im Laufe der Zeit auf etwa $1^1/_2$ bis $1^3/_4$ Millionen[3]) vermehrt und waren vor dem Kriege im Besitz von weitläufigen, blühenden Ländereien, die für die letzten Jahre wohl auf ungefähr 10 Millionen ha einzuschätzen sein dürften (1895 wurde der Landbesitz der Kolonisten auf $7^1/_2$ Millionen Desjatinen = $8^1/_4$ Millionen ha geschätzt). Ihre wirtschaftliche Rolle liegt hauptsächlich in eben diesem Landbesitz, einem Reichtum, den sie mit ungeheurer Zähigkeit und Dank ihrem ausgezeichneten Fleiß und ihrer großen Wirtschaftlichkeit erworben haben. Für die Ausbreitung deutscher Waren haben sie verhältnismäßig geringe Bedeutung gehabt. Denn allzulange ist es her, seit sie den deutschen Heimatboden verließen. Damals gab es noch kein deutsches Reich, sie sind aus den kleinen Staaten, meist unter dem Drucke widriger Verhältnisse, entwichen, sind in ihren Lebensbedürfnissen, in Sprache und Gesittung in weitem Abstande vom heutigen Deutschtum zurückgeblieben, ohne Fühlung mit der Neugestaltung der Dinge. Sie konnten daher nicht in dem Sinne Anreger des Bezuges heimischer Waren werden, wie etwa die englischen Dominions. Es ist ja bekannt, daß Englands Handel in den von Briten besiedelten drei Kolonien: Kanada, Kap und Australien ein Mehrfaches von Handelsgütern absetzt, als beispielsweise nach Indien, obwohl Indien vielleicht das Vierzehnfache an Einwohnern zählt, als jene drei „weißen" Kolonien zusammen. Eine ähnliche Rolle zu spielen ist jenen deutschen Kolonisten in Rußland nicht beschieden gewesen. Denn geographisch wie kulturell lagen sie zu weit von der neueren Entwicklung des Deutschtums ab. Aber was sie an Kulturgütern und an Stammesbewußtsein einst aus der Heimat in die Fremde mitgenommen haben, das haben sie treulich erhalten und weiter gepflegt. National bilden sie darum ein Stück reinsten Deutschtums. Wirtschaftlich liegt ihre Bedeutung vorwiegend in dem Erwerb des außerordentlich großen Landreichtums, den man wohl nach den Preisen vor dem Kriege abzüglich der üblichen Hypotheken auf ungefähr $4^1/_2$ Milliarden Mark einschätzen darf.

Der dritte Ast des deutschen Stammes, der seine Krone über Rußland breitet, wird durch die Reichsdeutschen gebildet. Sie sind meist erst seit der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts eingewandert und vorwiegend Träger des Handels und der Industrie geworden. Der Zahl nach dürften sie vor dem Krieg über 200000 bis vielleicht 220000 Seelen betragen haben (nach der Zählung von 1897 waren es ihrer 158000). Sie sind, während das Kolonistentum sich, wie wir schon sahen, in mehreren geschlossenen Siedlungsgebieten zusammenfand, über das ganze Reich zerstreut, so wie es eben ihre Tätigkeit in freien Berufen und als Kaufleute, Agenten, Unternehmer, Handwerker, Techniker usw. mit sich bringt.

Diese Zerstreuung bedingt es auch, daß sie, obwohl am wenigsten lange in der Fremde lebend, der am wenigsten standfeste Teil des Deutschtums in Rußland sind. Mir will scheinen, daß hierbei auch der Beruf mitwirkt. Während nämlich der Bauer in seinem Getreide ein Weltmarkt-Produkt erzeugt, das von jedem Händler sofort abgenommen und in die Kanäle des Großhandels geleitet werden kann, ist der Handwerker, der für den Kunden arbeitet, der Kaufmann, der rastlos seinen Klientenkreis zu erhalten und zu erweitern sucht, der Großindustrielle, der die Beziehungen zu seinen Abnehmern, seinen Banken usw. zu pflegen ständig bedacht sein muß, in starkem Maße versucht, sich der Außenwelt anzupassen, sich ihr anzuschmiegen und mit ihr gut zu stellen. Für mich unterliegt es keinem Zweifel, daß diese mangelnde Standhaftigkeit, wie sie in nationaler Beziehung häufig den Deutschen in Rußland nachgesagt wird (und leider nicht immer mit Unrecht!) in ganz wesentlichem Maße mit Berufsstand und Berufstätigkeit zusammenhängt. Auch bezüglich des inneren Zusammenhalts ist, wie man als mildernden Umstand den Reichsdeutschen wird zubilligen müssen, der städtische Gewerbetreibende in ungünstigerer Lage als der Landmann. Dem Bauer ist jeder Nachbar, besonders bei Siedlung in der Fremde, stets Hort und Hilfe; je mehr ihrer sich zusammenfinden, desto stärker sind sie alle, und wirtschaftliche Zerklüftungen ergeben sich aus der Natur ihrer Erzeugnisse nicht: als Produzenten kennen die Bauern keinen Wettbewerb untereinander, weil sie kaum jemals in die Lage kommen, sich gegenseitig die Märkte zu beeinträchtigen. Dem Bauer bleibt Brotneid ewig fremd. Anders die Städter. Wo beispielsweise ein Arzt, ein Gastwirt, ein Schuster sein gesichertes Auskommen gewann, da muß das Auftauchen eines Berufsgenossen innerhalb des Wirkungskreises stets als unliebsame Konkurrenz empfunden werden. Dies bedingt aus der Macht der Umstände heraus einen Hang zur Vereinzelung, zur Verfolgung von Sondervorteilen, ja zur Erweckung bitterer Verfeindungen, die dem Zusammenhalt der bäuerlichen Kolonisten nicht hindernd entgegenstehen. Endlich mag noch gegenüber der Beschuldigung allzu leichten nationalen Abfalls des Reichsdeutschen zugute gehalten werden die bis zum Kriege gültige Reichsgesetzgebung betreffend Erwerb und Verlust der Staatsangehörigkeit. Während die entsprechenden englischen und französischen Gesetze die reine Fallenstellerei sind, um bei der geringsten Versäumnis irgend

[3]) Von ihnen saßen etwa 250 000 Seelen in Wolhynien, überwiegend, d. h. zu 85 Prozent, als Pächter. Etwa 550 000 bis 600 000 sind am Südlauf der Wolga ansässig. Auf Südrußland entfallen etwa 850 000 Kolonisten, überwiegend als Eigentümer.

einer Formalität selbst den bisher Landesfremden einzufangen, erschwerte umgekehrt das deutsche Gesetz die Beibehaltung der Staatszugehörigkeit mit vielen umständlichen und lästigen Formalitäten, bei deren geringster Vernachlässigung man sich unversehens aus der politischen Gemeinschaft des deutschen Volks ausgeschieden fand. Dazu gesellte sich noch der russischerseits geübte Zwang zum Wechsel der Untertanenschaft, mit dem man gerade den Deutschen „auszuränchern" bedacht war. Um so rühmlicher allerdings, daß viele Tausende all diesen Umständen zum Trotz treu zu ihrem Deutschtum gehalten haben! Aus allem erhellt, daß die Reichsdeutschen in Rußland weder an Zahl noch durch nationale Festigung innerhalb der Stammesdeutschen eine führende Rolle zu spielen berufen waren. Um so bedeutender war das wirtschaftliche Schwergewicht, das ihnen zufiel.

Die wirtschaftliche Bedeutung dieser jüngsten Abart der Vertreter des Deutschtums ist garnicht hoch genug einzuschätzen. Sie sind die Mittler und Schrittmacher deutschen Handels und deutschen Gewerbefleißes. Auf ihren Schultern beruhen in der Hauptsache die ungeheuren Umsätze, die die deutsch-russische Handelsbilanz aufweist. 1912 verzeichnete der deutsche Spezialhandel mit Rußland 2,208 Milliarden Mark. Jeder einzelne Deutsche war daher ein Pionier deutscher Wirtschaftsmacht, bis auf die entlegensten Posten hinaus. Die weite Verzweigung der Deutschen bis in die kleinen Orte läßt sich schon aus der Statistik beweisen, indem von sämtlichen Reichsdeutschen in Rußland nur 16,32 Prozent, von den Österreichern 8,7 Prozent in den vier Großstädten Petersburg, Moskau, Warschau und Odessa lebten, während von der Zahl der ansässigen Franzosen sich 54 Prozent, von den Engländern 53,4 Prozent in diesen Großstädten zusammenfinden.

Noch gewaltiger wächst die Rolle des Deutschtums vor unseren Augen empor, wenn wir dem Umstand Rechnung tragen, daß außer diesen erklärten Reichsdeutschen sehr viele „versteckte" Deutsche, d. h. frühzeitig zu russischen Untertanen gewordene Deutsche, innerhalb der russischen Bevölkerung leben. Wir können deshalb die Gesamtzahl der deutschstämmigen Bevölkerung nur einigermaßen schätzen. Es dürften an deutschen Kolonisten etwa 1650000 Seelen zu veranschlagen sein. Die Zahl der baltischen Deutschen beträgt über 175000, die der Reichsdeutschen etwa 220000, insgesamt also rund 2 Millionen. Die russische Berufszählung von 1897 gibt nach Sprache 1790000 Köpfe an, von denen nur 9 Prozent (158000) Reichsdeutsche waren.

Haben wir im Vorstehenden nur die Verhältnisse der in Rußland ansässigen Deutschen untersucht, so dürfen wir abschließend nicht die enge Berührung übergehen, die sich aus dem Reiseverkehr ergibt. Auch hier finden wir, daß der Deutsche derart überwiegt, daß er als der Westeuropäer schlechthin in Rußland auftritt. 1888 betrug die Zahl der nach Rußland einreisenden Fremden 571000, die der Ausreisenden 509000; davon entfielen auf Deutsche allein 406000, bezw. 388000. Die Engländer steuerten nur 2700 Einreisende und 2300 Ausreisende bei; die Franzosen stellten 4000 und 3900. Es traten demnach auch von diesem Gesichtspunkt aus die Deutschen in 100—150fach engere Wechselbeziehung zu Rußland als die anderen Großmächte Europas!

Soweit die bisherige Rolle des Deutschtums in Rußland. Wir können das Thema nicht verlassen, ohne auf den traurigsten Punkt einzugehen, nämlich die Gestaltung der furchtbaren Lage, in die der Krieg unsere Stammesgenossen versetzt hat, und auf die weitere Frage, von der wir uns nicht abwenden dürfen: wie den betroffenen Deutschen Hilfe zu beschaffen sei und wie die erduldete Schmach, die unendlichen Schädigungen von ihnen wieder abzuwenden seien*).

Was zunächst das Baltentum betrifft, so konnten wir hoffen, daß eine Loslösung von ihrer altangestammten Scholle sich erübrigt, indem die Balten mitsamt ihrer durch langen Fleiß reich gedüngten Wurzelerde unter dauernden deutschen Schutz gekommen wären. Damit wäre Rettung dieses edeln Schößlings deutschen Stammes und seine Sicherung für alle Zukunft erreicht gewesen. Die Entwicklung der letzten Monate hat allerdings diese Hoffnung vernichtet und das baltische Deutschtum schweren Gefahren ausgesetzt. Immerhin kann man hoffen, daß keine Rückgabe der baltischen Provinzen an das alte Rußland erfolgt und daß innerhalb der neuen lettischen und estnischen Republiken sich trotz aller Anfeindungen von heute die Deutschen vermöge ihrer überlegenen Kultur doch wieder eine einflußreiche Stellung verschaffen werden und diese Länder dem westlichen Kulturkreis zuführen. Wie weit das Deutschtum in seiner früheren Reinheit dabei unberührt erhalten werden kann, ist heute eine offene Frage.

Anders die Kolonisten. Ihre Standorte sind derart abgelegen und so fern außerhalb der Reichweite deutscher Macht, welche ihnen dauernden Schutz gewährleisten könnte, daß es wünschenswert erscheint, ihnen die alte Heimat mit allen Mitteln wieder zugänglich zu machen, zumal dieser Teil der deutschen Bevölkerung Rußlands wohl am schwersten betroffen wurde durch die von Rachsucht und Neidsucht geleitete Kriegsgesetzgebung. Ihr ganzer Reichtum war ihnen genommen, — auf gesetzlichem Wege geraubt worden. Ihre Höfe sind verwüstet, ihr Wirtschaftsinventar geplündert, viele von ihnen in alle Welt gejagt worden. Viele Tausende von Greisen, Frauen und Kindern sind zugrunde gegangen. Zahlreich sind sie an den Bettelstab gekommen, indem ihr Landbesitz dem Zwangsverkauf zugeführt ward, bei welchem Vorsorge getroffen wurde, daß das Land zu Schleuderpreisen entweder an die staatliche Bauern-Agrarbank fiel oder von gewinnsüchtigen Russen als willkommene Beute ergattert wurde. Nach bisher bekannten Nachrichten sind etwa $1\frac{1}{4}$—$1\frac{1}{2}$ Millionen Desjatinen in dieser Weise endgültig abgestoßen, meist zu Preisen, die kaum ein Viertel bis ein Drittel des wahren Wertes betrugen. In der Regel ging

---

*) Der Aufsatz ist bereits vor dem Waffenstillstand geschrieben. Die folgenden Ausführungen dürften gleichwohl für die Zukunft von Bedeutung sein. Die Schriftleitung.

kein Bieter über die 1. Hypothek hinaus. Die Besitzer zogen also bettelarm von ihrer Scholle. Wo der Zwangsverkauf auch nicht durchgeführt worden ist, da sind die blühenden Ländereien seit zwei oder drei Jahren in der Hand des russischen Bauernpöbels. Es wird schwer halten, dieses Gelichter wieder in die Höhlen zurückzujagen, aus denen es hervorgekrochen ist. Der russische Bauer, der sich auf dem gut kultivierten deutschen Land mehrere Ernten geholt hat, wird nur vor der Gewalt wieder weichen, und wer soll diese Gewalt heute ausüben? Außerdem, wer würde den auf seinem Besitz wieder einziehenden Deutschen seines Lebens versichern? Ich möchte hier einen Vorschlag einfügen, der wohl allein die Möglichkeit bietet, nachträglich vollen Ersatz für die verjagten und verarmten deutschen Kolonisten zu erwirken. Das Verfahren bestände darin, daß alle diese räuberischen Verkaufsverträge einer Revision unterlägen, indem man nach den Grundbüchern (die in Rußland sehr gut geführt werden) die Preise für die in den letzten Jahren vor Kriegsausbruch getätigten Verkäufe ermittelt und sie einer Neueinschätzung der zwangsweise veräußerten Güter zugrunde legt. Da die Bodenbeschaffenheit auf große Strecken sehr gleichartig ist, ist dies leicht zu machen. Die Differenz zwischen dem Erwerbspreise der russischen Liebhaber billigen Eigentums und dem festgesetzten wirklichen Wert wäre nachträglich von der russischen Staatskasse zu vergüten, die sich ihrerseits wieder an die Neuerwerber halten kann. Wir dürfen uns nicht verhehlen, daß, wenn es nicht gelingt, diese zersprengte und verarmte Bevölkerung wirtschaftlich wieder aufzurichten und sie wieder zu sammeln zu gemeinschaftlichem Anschluß und gemeinschaftlichem deutschen Leben, diese Tausende von Bauern deutschen Stammes für alle Zeit verloren und dem Untergange geweiht sind. Noch ein Wort über die Raffiniertheit des russischen Plünderungszuges. In dem Raubgesetz über den Zwangsverkauf ist ja bekanntlich ausdrücklich gesagt, daß russische Untertanenschaft, nicht vor der Entrechtung schützen soll, wobei zurückgegriffen wurde auf alle diejenigen, welche später als 1871 die russische Untertanenschaft erwarben. Man versteht die heimtückische Absicht erst dann, wenn man weiß, daß 1874 die allgemeine Wehrpflicht in Rußland eingeführt wurde. Bis dahin hatten sich die wenigsten der Kolonisten um ihre Heimatspapiere gekümmert. Die meisten wußten überhaupt gar nicht, an wen sie sich dieserhalb hätten wenden können. Von dem drei Jahre früher erstandenen Deutschen Reiche konnten sich die wenigsten überhaupt einen Begriff machen. Nun ist man russischerseits planmäßig darauf ausgegangen, einen möglichst großen Beutezug für den russischen Staat aus dem Kriegselend herauszuholen. Erst 1874 hatten die meisten Kolonisten notgedrungen in die russische Untertanenschaft übertreten müssen, da sie den Nachweis ihrer kurhessischen, pfalzbayrischen usw. Zugehörigkeit nicht mehr erbringen konnten. Damals, 1874 also, ist der große Schub der Deutschen in die russische Untertanenschaft erfolgt; und gerade deshalb hat Rußland die Frist um einige Jahre früher gelegt, um möglichst viele Opfer abzufangen und auszurauben.

In Konsequenz dessen, daß Rußlands Regierung die Kolonisten der russischen Staatsangehörigkeit selbst entkleidet und aller ihnen einst gewährten Rechte verlustig erklärt hat, wird man dafür Sorge zu tragen haben, daß den Verschmähten von anderer Seite angemessenen Schutz zu Teil werde, und zwar von Seiten des Reichs! Da sie von Rußland verleugnet wurden, fallen sie sozusagen automatisch ihrer alten Landeszugehörigkeit wieder zu und können mit Recht nach Aberkennung ihrer russischen Untertanenschaft als Reichsdeutsche betrachtet und behandelt werden. Die Deutschen Konsuln sollten daher befugt sein, ihnen wirksamen Beistand bezüglich ihrer Rückwanderung angedeihen zu lassen. Es wäre diese Berechtigung für eine Reihe von 10—20 Jahren von den Reichsbehörden auszubedingen. Die Konsulate sollen unbehindert den Verkehr mit den Kolonisten aufnehmen und pflegen dürfen (für 10 Jahre war dies auch im Brester Frieden ausbedungen); damit käme die Rückwanderung nicht nur in guten Fluß, sondern würde auch in ein günstiges Bett geleitet werden können. Die Losung wäre also: die Deutschen Kolonisten unterstehen dem deutschen Schutz während einer festgesetzten Frist, und die Konsulate sind befugt, über ihre Schadloshaltung zu wachen wie für Reichsdeutsche.

Endlich die Reichsdeutschen selbst! Ihnen gegenüber ist es selbstverständlich, daß vollste Entschädigung aller erlittenen Unbilden und Schäden von Rußland zu erzwingen wäre. Formelle völkerrechtliche Schwierigkeiten wie bei den Kolonisten, die russische Untertanen geworden sind, liegen ja nicht vor; vielmehr bieten gerade die allgemein gültigen Völkerrechtsnormen die Handhabe, die völlige Schadloshaltung zu verlangen. Auch hier ist viel Gut geraubt, geplündert und vernichtet worden, zum Teil städtischer oder ländlicher Besitz enteignet, Fabriken zerstört worden, Geschäfte in Verfall geraten. Schon um deswillen muß möglichster Ersatz verlangt werden, damit künftig der Deutsche im Auslande und speziell in Rußland zum Heil der heimischen Wirtschaft mit aller Energie seine Arbeit wieder aufnehmen könne. Denn das erste Erfordernis zur Wiederannäherung an Rußland ist es, daß diese Reichsdeutschen, die durch gründliche Kenntnis des Landes vorbestimmt sind, die neuen Beziehungen anzunehmen, auch wirklich wieder hinausgehen. Denn dort ist ihr Platz, auf jenen vielen Posten für deutsche Entwicklung und deutsche Wirtschaft, die sie bei Kriegsausbruch verlassen mußten. Dort gehören sie auch wieder hin, und der Weg dorthin ist ihnen mit allen Mitteln zu ebnen. Erhobenen Hauptes müssen sie, die Verlachten, Geschlagenen, Verhöhnten, wieder erscheinen können, um ihre eigene Existenz von neuem zu begründen, aber auch, um wie bisher die Schrittmacher und Pfadfinder deutscher wirtschaftlicher Erfolge zu sein!

III.

Um uns ein klares Bild der Wirksamkeit der Deutschen im modernen Rußland machen zu können,

müssen wir die Rolle der Ausländer überhaupt betrachten. Hierbei aber müssen wir uns gewärtig halten, daß unter den Ausländern an Zahl wie an Einfluß die führende Rolle dem Deutschtum zufällt. Auf das ganze Reich berechnet, zählten die Ausländer 1897 1 pro Mille der Bevölkerung (in Deutschland 9 pro Mille). Hiervon waren Reichsdeutsche 26, Österreicher 20, Schweizer 1, Franzosen dagegen nur 1,6, Engländer 1,2 Prozent. Dieses Bild der offiziellen Statistik muß dahin berichtigt werden, daß von den „Ausländern" abgezogen werden müssen Perser, Türken, Chinesen, Koreaner, die sich mit zusammen 42,1 Prozent zumeist als niedere Arbeiter in den asiatischen Außenländern aufhalten. Betrachten wir also die Verhältniszahl der Deutschen, wie es sich gebührt, nur in bezug auf die Europäer, so finden wir, daß die Deutschen etwa 45, die Österreicher 35, die Schweizer 1,6 Prozent zusammen rund 82 Prozent ausmachen. Da nun unter den Österreichern und den Schweizern wiederum die deutschstämmigen überwiegen, so sehen wir, daß vielleicht $^3/_4$ bis $^4/_5$ der ansässigen europäischen Ausländer in Rußland deutschen Stammes sind. Hierzu gesellen sich noch die Balten und die aus den Kolonisten hervorgegangenen höheren Erwerbsstände. Um wie viel inniger die Vermischung der Reichsdeutschen mit dem ganzen Lande ist als bei den anderen Fremden, ergibt sich aus der früher erwähnten gleichmäßigen Ausbreitung über Provinz und Hauptstädte. In demselben Maße steigert sich der Grad kultureller Durchdringung und der Beteiligung an dem gesamten Erwerbsleben. Überdies ist bei Abwägung des Einflusses zu beobachten, daß von der geringen Zahl der Engländer 20, von den Franzosen gar 28 Prozent in häuslichen Diensten (Gouvernanten usw.) sich befinden, während die Reichsdeutschen nur zu 14 Prozent in solchen untergeordneten Stellungen beschäftigt sind. Nun aber die Zahl als Maßstab der Wichtigkeit: 1897 zählten Reichsdeutsche 158000, während als Muttersprache 1790000 das Deutsche angegeben hatten (somit die Reichsdeutschen nur 9 Prozent der Deutschsprachigen bildeten). Franzosen jedoch wurden nur 9400, Engländer 7500, Italiener 4900 in ganz Rußland gezählt. Vor dem Kriege dürfte die Zahl der Reichsdeutschen auf etwa 220000 angewachsen gewesen sein. Tatsächlich finden wir die Deutschen in allen hochqualifizierten Gewerben und auch hier wieder ganz überwiegend in gehobenen und leitenden Stellungen; wie überhaupt die Ausländer — immer wieder an der Spitze die Deutschen — die Initiative im russischen Wirtschaftsleben gewonnen haben. So verdankt die polnische Industrie deutschen Meistern ihren Ursprung (Scheibler, Geier, Krusche, Ender, Tinsberg, endlich der Schweizer Gamper), der polnische Bergbau seine Förderung deutschen Großunternehmungen. Der Bremer Knoop begründete allein 122 Baumwollfabriken. Der südrussische Bergbau verdankt seine Anregung einem Franzosen Paul und dem Engländer Hughes, die gewaltig entwickelte Naphta-Industrie ihren Ausbau dem Schweden Nobel, der in entscheidendem Maße für jene Industrie englisches Kapital heranzuziehen wußte. Auch heute noch ist es typisch, daß man sich fremde Leitung etwas kosten läßt, und viele der ausländischen Großunternehmungen, welche, falls in Aktienform begründet, gesetzlich verpflichtet sind, ausländische Ingenieure verantwortlich an der Spitze zu haben, pflegen irgendeinen Russen als Aushängeschild anstellen, als eigentlichen Betriebsleiter aber einen Ausländer mit einem um das Mehrfache höheren Gehalt an die Spitze stellen. Es ist eben doch um so viel besserer Verlaß auf die Kenntnisse und die Ehrlichkeit der Ausländer!

Um nun einen Begriff von der überwiegenden Tüchtigkeit der Deutschen zu geben, betrachten wir die Ausdehnung der Kolonisten im südlichen Landbesitz im Vergleich zu den Schicksalen des altangesessenen russischen Adels. Allein in Südrußland hatten 1895 die deutschen Kolonien $5^1/_2$ Mill. Desjatinen eigenen Landes, wozu sich noch 2 Mill. Desjatinen von Deutschen erworbenen Privat-Landbesitzes hinzugesellten. Vor dem Kriege dürfte der Gesamtbesitz der Deutschen in Südrußland auf 10 Mill. ha zu veranschlagen gewesen sein. Für das Gouvernement Jekaterinoslaw finden wir folgende Zahlen, welche den Aufstieg der Deutschen, den Abstieg des alteingesessenen russischen Adels innerhalb 27 Jahren darlegen. Der Adel hatte 1861 231 Besitztümer von 339000 Desjatinen inne, die bis 1888 auf 163 Besitzer mit 231000 Desjatinen zurückgingen. Von deutschen Kolonisten hatten Privatland 1861 nur zwei Personen mit 5100 Desjatinen, 27 Jahre später hatte sich ihre Zahl auf 73 Besitzer mit 51000 Desjatinen emporgeschwungen. Folglich waren unter genau den gleichen wirtschaftlichen Verhältnissen die Adelsländereien um 108000 Desjatinen zusammengeschrumpft. Die Deutschen, die sich zumeist aus den kleinsten Anfängen heraufzuarbeiten gehabt hatten, haben ihren Besitz verzehnfacht. Der Adel büßt in Südrußland alljährlich 1 Prozent seines Landbesitzes ein, wovon 0,59 Prozent oder $^3/_5$ von den Kolonisten, doch nur 0,20 Prozent von der gewaltigen Masse der russischen Bauernschaft erworben werden. Um einen allgemeinen Begriff von der gewaltigen wirtschaftlichen Kraft der deutschen Kolonisten zu geben, mag erwähnt sein, daß von 1842 bis 1890 die Zahl der Kolonien (Dorfsiedlungen) um 78,74 Prozent zugenommen hat, die Kopfzahl der Kolonisten um 87,34 Prozent; ihr Landbesitz ist aber um 136 Prozent gestiegen! Während der russische bäuerliche Kopfanteil am Landbesitz ununterbrochen zurückgeht (er betrug auf die männliche Seele 1860 etwa 4 Desjatinen, 1900 nur noch 2,6 Desjatinen und dürfte heute noch etwa 1,7 Desjatinen an Anteilland betragen), ist der Kopfanteil des einzelnen Kolonisten von 7,32 Desjatinen im Jahre 1842 auf 9,22 Desjatinen im Jahre 1890 emporgewachsen, hat sich also um 25,59 Prozent vermehrt. Heute dürfte der Kopfanteil schätzungsweise sich auf 12 bis 14 Desjatinen belaufen. Wir sehen also, wie deutsche Wirtschaftlichkeit und Strebsamkeit die Kolonisten rasch emporsteigen läßt, während unter den gleichen Verhältnissen die „Verlumpung des Adels" ständig ihren Fortgang nimmt, und auch der Bauer — letzterer freilich unter dem

langjährigen Zwang vielfacher einschränkender Gesetze — nicht recht vorwärtskommt.

Der Landbesitz der Deutschen schwoll also derart rasch an, daß er nicht allein mit der Vermehrung ihrer Seelenzahl Schritt hielt, sondern diese noch um 57 Prozent überholte. Die Formen, in denen diese territoriale Ausbreitung vor sich geht, ergibt ein sinnfälliges Symbol der elementaren Kraft, mit der deutsche Tüchtigkeit sich, alles beiseite schiebend, durchringt. Ist ein Kolonistendorf in voller Blüte, seine Fluren in besten Kulturzustand gebracht und darüber ein junges Geschlecht herangewachsen, dann geht es an die Pflanzsiedlung. Gestützt auf die inzwischen gemachten Ersparnisse wird irgendwo ein Großgut angekauft und die überzähligen jungen Paare dort als Tochterkolonie angesiedelt: ver sacrum! Bienenstockartig schwärmt in jeder Geschlechterfolge das Jungvolk von neuem hinaus, mit erneuter Tatkraft. So kann man Tochter-, Enkel- und Urenkeldörfer verfolgen. Während der Russe auf seiner Scholle in immer stickiger Enge sich drängt und dahinkümmert, geht der Deutsche hochgemut daran, neue Sitze zu erwerben. Die Väter schon haben daraufhin gespart; die Söhne aber ziehen sieghaft hinaus, um sich ein von Grund aus neues Heim zu errichten. So breitet sich der Kolonist unaufhaltsam aus und überschattet den trägen Russen. —

In dieser offenkundigen Überlegenheit liegt auch zum großen Teil die Quelle des Deutschenhasses in Rußland. Überall, wo er auftritt, der Deutsche, da erweckt er Neid und Mißgunst. Zähneknirschend muß der Russe die Überlegenheit des Deutschen anerkennen. Wohl spottet er des Deutschen, hängt ihm allerhand anekdotenhafte Eigenschaften an (es ist typisch, daß eine Menge Witze, die der Engländer über Pad, den Irländer, der Österreicher über Mikosch, den Ungarn, reißt, in Rußland an die Adresse des Deutschen gerichtet werden); aber hinter diesem Spott steckt immer eine scheue, uneingestandene, jedoch ganz gewaltige Hochachtung. „Der Deutsche hat den Affen erfunden", meint der einfache Russe, d. h. er bringt das Unglaublichste und Kompli zierteste fertig. Freilich liegt in dem Wort zugleich das Eingeständnis, daß ein russischer Mensch nicht recht einsehen kann, zu was die deutschen Erfindungen gut sein sollen. Aber im praktischen Leben tut all die Spötterei dem Ansehen des Deutschen keinerlei Abbruch. Im Gegenteil, halb verzweiflungsvoll, halb erfüllt von ohnmächtiger Hochachtung, hört man immer wieder: „Bes nemza nelsia!" — „Ohne den Deutschen geht's halt nicht!" Wo ein verlottertes Gut in die Höhe gewirtschaftet werden soll, da wird der Deutsche gerufen. Wo ein schwieriges, neues Unternehmen zum Leben erweckt werden soll, ist der Deutsche der willkommenste Leiter. Wo Posten besonderen Vertrauens zu besetzen sind, kommt der Deutsche in erster Linie in Betracht. „Ein Deutscher ersetzt ein ganzes russisches Artell" heißt es. Die Artells sind genossenschaftliche Organisationen mit Solidarhaft, die Kassiererposten und ähnliche verantwortungsreiche, für den ungefestigten Russen kitzliche Ämter übernehmen, weil in Rußland einem einzigen Menschen nur ungern ein solches Amt anvertraut wird. So erweist sich, daß der Deutsche der Inbegriff von Zuverlässigkeit und Gediegenheit für die Russen ist; oft auch der „Einfalt" (im besten Sinne) — daher die Witze und Scherze über ihn. Dies führt uns zu der Einsicht, wie außerordentlich günstig Russe und Deutscher sich in ihren Charaktereigenschaften ergänzen. Der Russe ist wohl anstellig, oft verblüffend gelehrig, fast nie aber eines absoluten Vertrauens würdig. Selbst wo er jahrelang brav gearbeitet hat, kann er aus irgendeiner Laune, aus angeborener Unbeständigkeit oder unter dem Druck irgendeiner schwierigen Lage aus der Rolle fallen. Weniger geschieht solches aus Falschheit, Bosheit oder Berechnung; meist nur aus Schwäche. Dem Russen gebricht es eben an innerer Festigung. Während ich in Rußland einfache deutsche Handwerker stets so gut wie ohne Kontrolle ihrer Hantierung nachgehen ließ, mußte ich selbst höheren russischen Beamten gegenüber stets das Gefühl aufrechterhalten, daß sie in eiserner Kontrolle stehen; jede Lockerung dieser Aufsicht kann sich als verhängnisvoll erweisen, ganz zu schweigen vom einfachen Arbeiter, der überhaupt ohne Aufsicht zu keiner ernsthaften Leistung zu bewegen ist. Der Russe hat dafür den treffenden Ausdruck: „Raspuskatjsia". „Auseinandergehen, zerfließen" nennt er diese allmählich eintretende, rein passive Zerbröcklung der Moral, der er selbst so leicht unterliegt. Nicht etwa Aufraffen zu einer eigentlich bösen Tat; sondern in langsames Versinken in Zuchtlosigkeit, eine oft unmerklich vorsichgehende Lockerung des sittlichen Empfindens, bis zu völligem Sittenzerfall. Der Russe verfällt wegen seiner Haltlosigkeit diesem moralischen Auflösungsprozeß sehr leicht, sobald ihm ein Zwang von außen keine Stütze mehr verleiht. Ihn sticht leicht der Hafer. Oft verleitet ihn reiner Übermut, wenn es ihm zu gut geht, zu den bösesten Streichen, ohne eigentlichen bösen Willen. Er gleicht darin einer Kuh, die gute Milch gibt, aber plötzlich den vollen Eimer umschmeißt. Was jedoch dem Russen vor allem abgeht, der Deutsche aber in hohem Maße besitzt, ist die schöpferische Kraft sowie die Freude an der Arbeit selbst und an ihrem Werk. Der russische Angestellte z. B. schwingt sich bestenfalls bis zu einer gewissen Freude am Dienst und Hingabe für seinen Herrn auf, höchst selten jedoch zu innerer Anteilnahme am Erfolg und Gedeihen des Werkes als solchem. Er kann ein vorzüglicher Vollzugsbeamter sein; nur selten aber wird er zu einem Mitarbeiter, von dem Anregungen aus eigenem Trieb zur Förderung der Sache ausgehen, wie in den meisten Fällen der Deutsche. Für den Betrieb bleibt der russische Angestellte daher meist ein Inventarstück — nicht selten ein sehr nützliches und wertvolles —, das man aber stets in Schwung halten muß. Der Deutsche gewinnt sehr bald innere Beziehung zu der Arbeit, der er obliegt, und legt sich um ihretwillen aus eigenem Antrieb ins Zeug. Der russische Geschäftsmann wieder ist wie eine Spinne im ausgespannten Netz, um sich jeder Gelegenheit zu bemächtigen, die sich darin verfangen

könnte. Hat er sie abgetan, dann wendet er sich einer anderen Sache zu. Er ist zu unstet, launisch mit zu wenig Schaffensfreude begabt, um sich mit Ausdauer einem großen Werk zu widmen — er bleibt stets eine Art Gelegenheitsarbeiter, auch als höherer Gewerbetreibender. Daher ihm der Deutsche mit seiner zähen Ausdauer, seinem unwandelbaren persönlichen Treubegriff, seinem Pflichtempfinden, seiner Hingabe an die Sache stets etwas Fremdartiges bleibt, das er wohl anerkennt, aber auch um der Kleinlichkeit und Peinlichkeit gern bespöttelt. Dem Russen haftet eben auch im modernen Geschäftsleben sein alter, schweifender Nomadensinn an. So wenig er Ackerbauer nach deutschen Begriffen geworden ist, der mit der Scholle verwüchse und an ihr hinge, so leicht paßt er sich überall leidlich an, wechselt ohne nennenswerte Beschwerden sein Betätigungsfeld. Wo es ihm wohl geht, da ist er bald zu Hause. Dieser Nomadeninstinkt steckt noch heute tief im russischen Bauerntum und ist, wie wir noch sehen werden, die Quelle seines unersättlichen Ausbreitungsdranges, jenes Schwarmtriebes ins Weite, der in die Breite zerflattert, weil er sich nicht zu vertiefen versteht. Ganz im Gegensatz zum willenfesten Deutschen ist dem Russen eine unstäte Ungleichmäßigkeit eigen, die weniger aufs Verdienen, denn auf rasches Erraffen ausgeht. Eine Art Heuschreckennatur steckt in ihm, die flatterhaft umherschweift, um irgendwo eine saftige Stelle kahlzufressen. Von den Beispielen, die mir vorschweben, seien zwei angeführt. Ein sehr tüchtiger und fixer Schmiedemeister machte sich selbständig durch Errichtung einer kleinen Pflugfabrik in Gemeinschaft mit seinem Bruder. Da ich die jungen Leute, Verwandte eines alten Beamten von mir, gern fördern wollte und damals gerade die adamitischen Holzpflüge unter den Bauern ausrottete, schaffte ich ihnen möglichsten Absatz. Die Fabrik kam in Blüte dank der vorzüglichen Güte der Geräte; es wurde ein Millionenunternehmen daraus. Nach etwa 15 Jahren fielen plötzlich meine Nachbestellungen derart schlecht aus, daß die Pflüge bei schwieriger Arbeit versagten. Die alten zogen durch, gerade die neuangeschafften verbogen sich. Ich entdeckte das Geheimnis: beim genauen Nachmessen der verwendeten Bleche und Profileisen ergab sich, daß alles um einige Millimeter dünner war. Der Mann gestand mir denn auch, daß es jetzt nicht mehr so sehr drauf ankomme; der Ruf seiner Erzeugnisse sei so groß, daß er auch auf Jahre hinaus des reißenden Absatzes gewiß sei; er verdiene aber ein Mehrfaches an jedem Stück. „Wenn's nun aber allgemein erkannt wird als Schund?“ — „Dann spuck' ich drauf, denn dann haben wir unser Schäfchen im Trocknen“, war die Antwort. Dem Mann lag nichts an seinem erfolgreichen Werk; nur bereichern wollte er sich auf schnellstem Wege. — Als westeuropäisches Gegenstück hatte ich meine Dreschsätze von Ransome, Sims & Jefferies, auf denen stolz das Gründungsjahr prangte: 1779 oder ähnlich! Generationen derselben Familie hatten die Unternehmung geschaffen, unermüdlich vervollkommnet und den Ruf hochgehalten. Hätte je ein Brite oder Deutscher das Heuschreckennaturell aufgebracht, um sein eigenes Feld kahlzufressen? Noch ein Beispiel, aber aus höherer Sphäre. Ein Hochfinanzkonsortium ging darauf aus, eine der renommiertesten Zigarettenfabriken in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln. Der Prospekt enthielt nur nebenbei eine Rentabilitätsberechnung über das laufende Geschäft. Sein Schwerpunkt lag darin, daß ein Voranschlag ausführte, wie aus Gewohnheit das Publikum noch lange Jahre die altbewährte Firma fordern und deren Erzeugnisse rauchen würde, wenn auch längst alle Marken planmäßig in gewissem Grade verschlechtert würden. Daraus sei aber, bis das Publikum der Sache gewahr würde, ein so ungeheurer Gewinn herauszuholen, daß binnen weniger Jahre das Drei- oder Vierfache des Gründungskapitals herausgezogen sein würde. Die Gebäude usw. könnte man dann verschleudern: die Sache wäre „ausgeweidet“ gewesen. Also auch ein Geschäft, das nicht auf Aufbau, sondern auf Vernichtung der Schöpfung ehemaligen Fleißes beruhte. Das Gegenteil des Schöpferischen, des Werktätigen, — der Gegensatz zum Deutschen — Heuschreckennatur!

Solche psychologische Betrachtungen sind durchaus nicht unwesentlich zur Erklärung desjenigen Maßes einer Symbiose, wie sie sich so vielfach in Rußland zwischen Russen und Ausländern herausbildet. In der Ergänzung ihrer Charaktereigenschaften liegt dieses Zusammenwirken begründet. Neben jenen Ausklängen von Nomadenhaftigkeit und der mangelnden Ausdauer ist typisch für die Veranlagung des Russen — und das ergänzende Eingreifen deutscher Eigenart — der mangelnde Sinn für alles Absolute, Unverbrüchliche in der Ethik. Den kategorischen Imperativ hat der Russe nie empfunden, hat ihn nie erfinden können! Im Deutschen erscheint sie seinem mangelnden Verständnis als oft bespöttelte Pedanterie. Des Russen „breite Natur“ wird nie völlig ausgefüllt von Pflichtbewußtsein; daher sie häufig nichts weiter als Charakterlosigkeit ist. Ihm ist alles nur relativ, reicht nur „bis zu einem gewissen Grade“. Es gebricht dem Russen auch der Treubegriff. Seine geschichtliche Entwicklung konnte ihn nicht herausbilden, da seinem Mittelalter der fränkisch-deutsche Feudalismus fehlte. Nur solange die „Drushina“ der ersten Warägerfürsten sich erhielt und aus Germanen bestand, war der Gedanke der Gefolgsmannenschaft lebendig. Nachher gab es nur „Cholopy“ — Knechte. Das Tatarenjoch versklavte erst recht den Sinn und erzeugte knechtische Unterwürfigkeit, die nicht in innerer Pflichtbindung wurzelte und als Treue dem freien Mannesherzen entsproß, sondern allein durch äußeren Zwang erhalten wurde. Noch heute kennt das russische Strafgesetzbuch, trotz aller Feinheiten in der Unterscheidung der Technik von Eigentumsdelikten, nicht die Untreue. Wo es keinen Treubegriff gibt, da ist eben auch der Treubruch unfaßbar. Als Bildchen von dieser eigenartigen Relativität der ethischen Begriffe mag folgendes Erlebnis dienen:

Eines Tages erwischte ich meinen langjährigen ersten Kutscher, einen gutmütigen, blonden Riesen,

bei Entwendung von Hafer, Petroleum, Zucker. Ich redete ihm scharf ins Gewissen; versuchte, ihn an seiner Ehre zu packen: „Wie, schämst Du Dich nicht, wo Du solches Vertrauen hattest, als alter Diener Dich auf so was ertappen zu lassen?“ Der Mann war erst betreten und scheu; nachher blickte er mich mit so treuherzigen Augen an, und sagte: „Ja Gott, wo soll man's denn nehmen, Herr, wenn nicht bei Ihnen, — Sie sind ja so reich!“ Diese naive Treuherzigkeit entwaffnete mich beinahe. Für den Mann stand also fest, nicht etwa, daß Diebstahl unmoralisch ist, sondern im Gegenteil, daß man's von irgendwoher nehmen müsse und daß hier verhältnismäßig noch am ehesten was genommen werden dürfte. Um ihn weiter zu beschämen, sagte ich: „Du Lump hast aber doch ganz genau gewußt, daß es verboten ist! Du hast nicht umsonst vorhin mit den Augendeckeln geklappert!“ „Ja, Herr“, sagte er, „ich habe Angst gehabt, Sie zürnten und Sie würden mir in die Sch..... hauen!“ (Er brauchte ein Wort des alltäglichen Umgangs.) Also keine Spur von irgendwelcher Scham, kein absolutes Schuldbewußtsein war in ihm aufgekommen. Der reine Opportunismus steckte in dem Kerl. Seine Angst bezog sich bloß auf die erwartete Strafe, seine Unmoral blieb ihm vollständig dunkel. Es war eben nur die falsche Gelegenheit gewesen! — Ähnlich naiv und amoralisch benehmen sich häufig auch Leute höherer Stände, ohne eine feste, unwandelbare Richtschnur ihres Handelns zu haben, wenn auch natürlich die Konflikte sich auf anderem Boden bewegen. Es wird aus alledem klar, wie sehr deutsche Standhaftigkeit, Berufstreue und Fähigkeit zu persönlicher Ergebenheit den regsamen, aber immer schwachen und flatterhaften Russen ergänzen. Das ist eines der großen Geheimnisse der deutschen Erfolge im russischen Wirtschaftsleben.

(Schluß folgt.)

Die Luxemburger und das Deutschtum.

Von Norbert Jacques.

Um die Stellung Luxemburgs zum Deutschtum klar zu machen, muß man die sonderbare und tragische Geschichte dieses Landkomplexes aus dem dunkeln Zug durch das Mittelalter der neuern Zeit entgegen in einer bestimmten Einstellung vorzeichnen.

Im 5. Jahrhundert schlugen sich die Franken siegreich in die Vermischung des Keltentums und des Römertums hinein, das sich im Lande gebildet hatte. Die Franken brachten das deutsche Blut, die deutsche Sprache und das Christentum. Drei Rassen, drei Sprachen, drei Religionen legten sich da übereinander, und es ist merkwürdig, wie diese Dreiheit dem Volk erhalten blieb. Sie besteht noch heute, zwar nur hauchschwach, mehr im Instinkt zu empfinden, als mit den Händen herauszugreifen.

Karl Martell, sein Enkel Karl der Große gingen danach viel durch luxemburgisches Land. Es war Urstoff da. Die Lage als eine Brücke zwischen Germanien und Gallien, gebildet durch seine Geographie und die innere Struktur: die Dreiheit von eingesessenem Keltentum, kultiviertem Römertum und jungstarkem, neumodischen Frankentum hätten diesem Land zu Großem die Wege geebnet, könnte man annehmen.

Ja, wie ein Symbol erschien auf seinem ersten selbständigen Schritt in die Geschichte ihm voran der Fürstenname Siegfried ... Siegfried der lichte Held!

Aber dieser erste Fürstenname blieb nur Name, wurde nicht mehr Symbol und Kraft, als der Landesname, in dem der Stamm: Licht aufglüht.

Luxemburg hatte nach seinem ersten Siegfried des 10. Jahrhunderts ein Mittelalter, in dem der fränkische Individualismus seiner Ritterschaft, einer fortwährend in Kriegen auflohenden, in Räubereien sich ummünzenden und in verzettelter Tapferkeit sich ausgebenden Gesellschaft, kein Gegengewicht in einer geschlossenen Masse von wollendem Bürgertum aufkommen ließ. Die Städte blieben volksarm, wenig zahlreich und unsicher. Umhagt von den Domen und Städten: Lüttich, Aachen, Köln, Trier, Mainz, Straßburg, Metz, Brüssel, Löwen, Durchgangsweg von Frankreich nach Deutschland, besitzt und besaß das Land nicht ein einziges kirchliches oder profanes Bauwerk, nicht eine Städteanlage, ja nicht einmal ein einziges Haus, das von der Kraft hoch gesinnten Bürgertums jener Zeiten zeugte, in denen edel und mächtig die Architektur ein Symbol des innern Dranges der Massen sichtbar gegen Himmel erhob.

Nur mit den zerschlagenen Resten von Ritterburgen, in ganzen Haufen, alle nach demselben Schema gebaut: Wache und Wehr! ist das Land beworfen, und es ist, als ob diese Ruinenlöcher noch heut wie Wunden im Fleisch der Landschaft schwärten.

Durch seine ganze Geschichte lag Luxemburg dann da wie eine Wage, deren eine Schale nach Frankreich, die andere nach Deutschland gerichtet war. Die Ritter sprangen in den Schalen herum. Die französische Sprache hoben sie herüber in das deutschsprachige Land. Die alten Dokumente sind französisch oder deutsch durcheinander geführt. Luxemburg gab Deutschland fünf Kaiser, darunter jenen Karl IV., der einerseits mit Petrarca die Prager Universität gründete, andererseits die Söldnerheere einführte. Aber sie waren in Frankreich erzogen und sollen nicht einmal deutsch gesprochen haben.

Die Ritterschaft zog über die französischen Höfe wieder heimwärts und stand im Krieg an der Seite des deutschen Adels. So wurde dies Land durch Jahrhunderte in einer unsinnigen Art wechselweise von Gallien und Germanien durchknetet. Der rauhe Schlag hat es gegen Osten und gegen Westen als Luxemburg erhalten; aber es war doch wohl diese Zwitterstellung, die ihm verwehrt hat, das Große zu werden, das ihm im Keim lag. Der Urstoff ist ihm davongeronnen. Mit steigender Würde wurde es geographisch kleiner und kleiner und unhistorischer.

Es nützte ihm nichts mehr, daß es an der Wende des 18. Jahrhunderts seinen Adel so vollkommen ausmerzte, daß von den 58 Namen

einer Ständeliste des luxemburger Adels aus dem Jahr 1700 heute im Lande kein einziger mehr besteht. Und es hat ihm auch nichts genützt, daß seine Hauptstadt eine so starke Festung war, daß alle Nachbarn das Land jahrhundertelang in gegenseitigem Neid und Mißtrauen abwechselnd unter ihren Druck nahmen, statt daß etwa das landgeborene Volk selber die Kraft dieser Festung als Schwelle in die Geschichte benutzt hätte.

So stehen die Luxemburger heute (im November 1918) wohl vor dem in Luxemburg wahrscheinlich noch als Tabu behandelten Zwang, sich nach Westen anzulehnen. Luxemburg hat im Laufe der Zeit dreimal Boden hergeben müssen, zuerst an die Franzosen (1659), dann 1815 an Preußen und 1839 an Belgien. Diese Abgaben übersteigen seine heutige Größe um das Dreifache. Man hat nie gehört, daß diese abgetretenen Provinzen wieder verlangt hätten, Luxemburger zu werden, ja sie haben sich sogar mit Erfolg dranbegeben, ihre Sprache loszuwerden, soweit sie luxemburgisch sprachen, was in großen Gebieten der Fall war. Wenn das Beispiel dieser ehemaligen Luxemburger für die heutigen maßgebend wäre, so könnte man mit dem Verschwinden dieses eigenwilligen Gartens voller Sonderbarkeit rechnen. Es würde, sei es belgisch, sei es französisch, abgehobelt werden.

Für Deutschland oder das Deutschtum war es von vornherein verloren.

Es ist nämlich kein deutsches Volk.

Die Sprache ist moselfränkisch. Die Familiennamen sind zu über 90 % deutsch. Die Schwerfälligkeit ist deutsch und vieles andere noch. Sei dem so! Aber das ist wie ein Überbleibsel aus einem Dunkel heraus.

Das Wichtigste, scheint mir, muß über die Sprache der Luxemburger gesagt werden, weil ich glaube, daß die eingeborene Wesensart dieser Sprache zu den stärksten Hemmungsgründen gehört, weshalb Luxemburg nicht mit dem Deutschtum zusammenkam. Diese Sprache, die in allen Gesellschaftsklassen ausschließlich benutzt wird, ist offen und nach außen eine deutsche Sprache. Aber nach innen nicht!

Sie bewegt sich in kleinen Sätzen, die klar, nüchtern und bedächtig den Gedanken ausdrücken. Sie sträubt sich dagegen, persönlicher innerer Veranlagung zu folgen und temperamentvoll oder tiefsinnig in Behauptungen zu steigen, in deren Falten vielleicht noch etwas dunkel Bleibendes, etwas noch Instinkthaftes, noch nicht ganz vom Intellekt Gelöstes sitzt. Sie besitzt keine Bezeichnung fürs Abstrakte, ist streng und herb allem Phantastischen abgeneigt, wie sie überhaupt gegen alles ist, was sich nicht sozusagen in die Hand nehmen läßt. Sie kennt keine Inversionen, die Feierlichkeit zu steigern, und sie hat keine Flexionen, das Wortbild malerisch zu bereichern. Logik ist ihre Mechanik. Sie ist vollkommen unindividualistisch. Sie ist ein außerhalb der benutzenden Persönlichkeit liegendes Instrument, das zum Allgemeingebrauch geschaffen, für die Kaprizen individualistischer Färbung keine Hingabe hat, sondern jedem Wort von vornherein seine Stellung im Satz tyrannisch zuweist.

Also französischen Geistes; denn all diese Eigenschaften besitzt die französische Sprache, und es ist anzunehmen, daß durch die fortwährende Bestrahlung dieser Sprache in Jahrhunderten sich der Geist der luxemburger Sprache dergestalt umgewandelt hat.

Der Deutsche hingegen gibt sich in seiner Sprache ganz hin, Intellekt und Empfindlichkeit mischend. Er kann seine innere Erregtheit den Wörtern die Stellung im Satzbild anweisen lassen. Dadurch neigt die Sprache dazu, dem deutschen Mund schroffe Behauptungen zu entlocken und andererseits, bei ihrem Reichtum an Worten, die das Innenleben angehen, befähigt sie ihn zu einer persönlichen Sprechweise, die der andere Sprechende leicht als übertrieben, ohne Distanzbewahrung anzusehen geneigt ist.

Das deutsche Sprechen wird deshalb vom Luxemburger stets als übersteigert, lächerlich aufdringlich und wichtigtuerisch empfunden werden, auch wenn er bescheidene Menschen reden hört. Und das übrigens nicht nur vom Luxemburger; es ist gewiß, daß die mangelhafte Werbekraft des Deutschen auf diesen individualistischen Zug seiner Sprache zurückzuführen ist. Man ist draußen unfähig, gerade in ihm den starken Wert des Deutschtums zu erkennen, seine jugendliche Kraft, die noch nicht unter der Konvention gebrochen ist. Der Franzose hat in seiner Sprache ein Instrument, das, zum Gebrauch aller, erlaubt, daß sich der Einzelne sozusagen diskret hinter den Satz zurückziehen kann, und jede aufreizende Individualität, an der die Masse sich immer stoßen wird, im Satzgebilde verschanzt und aufs angenehmste überschleiert.

Selbst wenn der Luxemburger Hochdeutsch schreibt, kann dies Deutsch die verdeckten Eigenschaften seiner Heimatsprache behalten, und es ist im Krieg z. B. einmal vorgekommen, daß die Süddeutschen Monatshefte von einem Luxemburger einen Aufsatz über das Land brachten, der in den Stellen, wo der Verfasser das Verhältnis zum Deutschtum darstellt, eine schwere Verhöhnung des Deutschtums war und in Luxemburg schadenfrohe Lachstürme über den Hereinfall der Redaktion hervorgerufen haben wird.

Es liegt in derselben Linie, daß das Hochdeutsch, das in Schulen und Gymnasien gelehrt wird, sich nicht einmal in der Aussprache dem Normal-Hochdeutsch des gebildeten Deutschen nähert. Dasselbe ist übrigens für das Französische auch der Fall, aber dort hängt es sonderbarerweise mehr vom Schüler ab als vom Lehrer. Der Lehrer war fähig, in seiner Studienzeit in Frankreich sich mit französischem Geist zu durchtränken und spricht wirklich französisch. Dem Schüler gelingt das nicht, obschon er bis zur Matura 11 Jahre französich lernt.

Die zugleich arme wie selbststrenge Sprache der Luxemburger hat eine auffallende Rückwirkung auf das innere Wesen der Individuen, die es wiederum in Gegensatz zum Deutschen bringt. Man findet bei uns nichts vom sogenannten deutschen Gemüt. Aber das ist nur scheinbar. Ich möchte als Zeugen

die deutschen Soldaten anrufen, die 1914 durch Luxemburg in den Krieg zogen.

Damals wurden von den Einwohnern, die durch und durch deutschfeindlich gesinnt waren und unter dem plötzlichen Einbruch der deutschen Heere erschrocken litten, die deutschen Soldaten mit der natürlichsten Gastfreundlichkeit, oft in üppiger Form, in den Straßen und in den Häusern bewirtet. Die Luxemburger sahen in ihnen nicht unbeliebte Preußen, nicht die Verletzer ihres Gebietes — sondern nur Menschen auf dem Weg ihres Schicksals. Eine solche Fähigkeit der Selbstentäußerung scheint mir von starker Gemütsempfänglichkeit zu zeugen.

Man wird in Luxemburg immer die Menschen bereit finden, für den Schwachen einzuspringen, und bei leicht erregbarem Zorn und unsanften Sitten zeigt der Luxemburger nichts von der Roheit gegen Tiere, wie sie einen in Frankreich stets so empört, von den barbarischen Einrichtungen der Hahnenkämpfe, des Ganskopf- und Taubenschießens der belgischen Freunde ganz zu schweigen.

Aber der Luxemburger zeigt in Worten nie etwas von dieser Seite seiner Innerlichkeit. Es kommt daher, daß die Sprache stets wie ein von der Natur eingesetzter Aufpasser, wie ein nüchterner, kaltblütiger Bremser in seiner Kehle sitzt. Ich stelle jedesmal von neuem an mir selber fest, wenn ich nach längerem Aufenthalt in Deutschland nach Haus komme, wie zuerst die Sprache mir Germanisiertem nicht folgen will, wie sie Gedanken und Empfindungen, die noch warm sind aus dem Blut meines deutschen Lebenskreises, nicht hergeben will, sie geradezu in meinem Mund zerbricht.

Während der Sprachgeist der deutschen Schweiz gewiß die Kraft war, die dies Volk im Krieg in überwiegender Mehrzahl trotz allem Mißtrauen gegen das militärgestützte Junker- und Alldeutschtum brüderlichen Herzens an der Seite Deutschlands hielt, führt aus dem deutschen Dialekt der Luxemburger also kein Weg zum deutschen Wesen. Das Luxemburgische ist eine Sprache für sich, eine dritte, aber alles beherrschende Sprache des Landes, einer der hauchschwachen Eindrücke, die aus der Frühdämmerung des Landes geblieben sind. Vielleicht war es weniger das Französische des Mittelalters, das es umbildete, als das Amalgam der Rassen- und Sprachenmischung im Zeugungsbett des Volkes im 5. Jahrhundert, das es gleich so geschaffen hat, wie es heute ist.

Eher hatten vor dem Krieg die Taten Deutschlands vermittelnd gewirkt, denn es gab eine Zeit, wo die Kraft des von den deutschen Wissenschaften durchdrungenen Wirtschaftslebens des Nachbarn werbende Macht ausübte. Das besonders natürlich in der Bindung durch den Zollverein. Die Luxemburger besuchten mit Vorliebe deutsche Hochschulen.

Wenn diese Macht in der notwendig ergänzenden Weise, etwa gesellschaftlich kulturell, verinnerlicht worden wäre, wenn gute Deutsche mit dem Volk zusammengekommen wären, so hätte Deutschland Boden gewinnen können. Ich erinnere mich nur an einen Fall, wo etwas Deutsches wirklich den deutschen Zauber einer luxemburger Gesellschaft zugänglich zu machen imstande war. Das war, als Richard Dehmel seine Gedichte in Luxemburg vorlas. Niemals hat deutsches Wesen einen tieferen und bindenderen Erfolg gehabt, als durch diesen größten Dichter der modernen Deutschen.

Aber sonst schickte man uns das Stadttheater von Trier oder die fürstlichen oder gräflichen Gesandten in Karikaturformat. Fürsten und Grafen mit gamaschen- und monokelgepaarter Arroganz waren das Regime, das äußerliche Benehmen, das Bild dessen, was dem Luxemburger an Preußen-Deutschland — nur das Wort Preuße war ein Schimpfname — mißfiel. Es kam keine Berührung zwischen diesen Leuten und den Luxemburgern. Mit der einen Ausnahme eines Mannes vielleicht, der Besseres wollte und tat, aber äußerlich zu sehr als Typ das französisch entwickelte Gefühl fürs Lächerliche reizte.

Das Stadttheater von Trier aber mit seiner schlechten Eleganz, seinen billigen Toiletten — meist spielte Pariser Theater in Luxemburg — rief immer wieder eine wohl historisch gewordene, aber doch noch nicht vergangene Vorstellung Deutschlands als von einem armen Land hervor. Armut wirbt nie.

Gewiß ist auch, daß die schlechten deutschen Elemente, die sich über die Grenze schoben, um drüben dem Gericht zu entgehen, mitwirkten. Aber so unintelligent sind die Luxemburger ja nicht, um zu glauben, ganz Deutschland setze sich aus solchen Elementen zusammen, das sei das deutsche Volk. Die Hauptursache, daß sie zueinander nicht kamen, ist in den sprachlichen Gründen zu suchen und in ihrer Rückwirkung auf die geistige Struktur der beiden Völker. Jedoch muß noch etwas hervorgehoben werden. Der Luxemburger hatte auch gegen das große Wirtschaftsleben Deutschlands, dessen geistiger Gewalt er sich nicht entzog, das Gefühl des Mißtrauens, wo er auf seinen direkten Boden übertrat, also im Zollverein. Es fühlte sich durch diesen Zollverein übervorteilt. Die Verteilung der Zolleinkünfte wurde nach der Ausdehnung der Grenze graduiert, statt, wie es natürlicher gewesen wäre, nach der Dichtigkeit der Bevölkerung. Da diese Dichtigkeit in Luxemburg stärker ist als in Deutschland, glaubte der Luxemburger zu empfinden, daß Deutschland ein gutes Geschäft mit ihm machen wollte und sich das ermöglichte, indem es sich auf seine militärumhagte wirtschaftliche Wuchtigkeit stützte. Etwas Verächtlicheres als Militär gab es für das Volk nicht. Wir haben uns schon als Gymnasiasten mit den Soldaten der Freiwilligenkompagnie in Luxemburg geprügelt.

Die Luxemburger bedauerten dazu das Zollbündnis mit Deutschland, obschon es ihre frühere kleine Produktionskraft mit emporgerissen hatte, schon aus dem Grund, daß sie wegen der Nähe des Antwerpener Hafens den Zusammenschluß mit Belgien für vorteilhafter hielten. Diesen Anschluß wird ja nun wohl das Kriegsende bringen. Das wird für Deutschland ein starker Verlust sein, denn von den 18 Millionen Tonnen Eisenerz, die

der Zollverein hervorbrachte, wurden 6 in Luxemburg gefördert.

Mit einer weiteren kaufmännischen Einrichtung reizte Deutschland die Luxemburger, mit seinem tüchtigen Geschäftsreisenden. Schlechte Psychologen, wie die Deutschen es nun einmal sind, ließen sie zweifellos mit Absicht die „schneidigsten" dieser Leute auf das hartgebackene Luxemburg los. Die starre Einordnung dieser Leute in den Rahmen ihres Geschäftes, von höchstem Wert für das Geschäft, drohte die gänzliche Abwesenheit von jedem Ordnungs- und Einordnungsgefühl des Luxemburgers zu vergewaltigen. Es gab wohl schließlich keinen Deutschen mehr, bei dem der Luxemburger nicht das Gefühl mißtrauisch gehegt hätte: er will etwas von mir!

Gegen diesen die luxemburger Gemütlichkeit und die luxemburger Zuchtlosigkeit so stark erregenden „Schneid" aber stand das Beispiel des Franzosen. Der hatte nichts Aufregendes. Der wollte nichts, als nur mit seinem angenehmen, absichtslosen Geplauder sich beliebt machen, und von Geschäftsreisenden schickte Frankreich höchstens den Commis voyageur seiner Beliebtheit — die Pariser Kokotte. Seine schweren Kaliber, etwa aus der Akademie, brauchte es gar nicht einmal aufzufahren.

Der kleinen Gefahr der Verdeutschung, die einmal zu bestehen schien, begegnete übrigens die französische Gesandtschaft in den Jahren vor dem Krieg mit einem Feuerzauber von Werbung, die sie vermittels der Alliance française durch Bälle, Feste und Ordensbändchen über das Land hinknattern ließ.

Frankreich lag überhaupt so lässig üppig, so reich gewährend und einladend, dem Luxemburger Land an der Seite, wie eine schöne Frau, die will. Es brauchte die germanische Ausdauer und die germanische Tüchtigkeit der luxemburger Handwerker und Dienstmädchen, um seine Bevölkerungsschwachheit zu ergänzen. Der Handwerker machte seinen „Tour de France", blieb oft hängen; das Dienstmädchen fand mit seiner gesund duftigen Schönheit einen französischen Gatten oder Geliebten, und es kam, daß zahllose Familienbande nach Frankreich geknüpft wurden. Heute leben in Paris über 30000 Luxemburger, ein Drittel mehr, als in der Hauptstadt des Landes. Familien mit Beziehungen nach Deutschland aber gibt es so gut wie gar nicht. Für den Gebildeten und den Wohlhabenden lag Paris nur wenige Stunden entfernt — eine allzu starke Konkurrenz auf allen Gebieten. Die jährliche Reise nach Paris war in bestimmten Kreisen eine so feststehende Einrichtung, wie sie das für Südamerika ist.

... Und das Land ist in dem Maß, wie es sich von seiner deutschen Wesensart abwandte und sie in sich umschuf, klein geblieben und vom Deutschtum restlos abgetrennt worden. Das geschah in Verkettungen, die ich als tragisch empfinde. Denn der Stoff zu sammelnder Kraft war dem Volk gegeben. Es könnte Brücke sein, statt Bröcklein.

Strickers „Germania", die erste Zeitschrift für die Erforschung des Auslanddeutschtums.

Von Stadtrat Prof. Dr. Julius Ziehen-Stuttgart.

Als wir während des ersten Kriegswinters im städtischen Völkermuseum zu Frankfurt a. M. die Teilnahme weiterer Kreise für das Auslanddeutschtum durch eine Ausstellung zu beleben suchten, die, ursprünglich als der Keim zu einem umfassenden Museum gedacht, nun, nach der großzügigen Stuttgarter Gründung, nur als eine Veranstaltung von örtlicher Bedeutung fortbestehen wird, da haben wir es als eine Ehrenpflicht betrachtet, am Eingang unserer Schausammlung das Bild des Mannes anzubringen, der sich das von der Mit- und Nachwelt längst nicht nach Gebühr gewürdigte Verdienst erworben hat, mit seinem Buche über „Die Verbreitung des deutschen Volkes über die Erde" vom Jahre 1845 als erster den für unser Volkstum so entscheidend wichtigen Gegenstand einer planmäßigen wissenschaftlichen Behandlung unterzogen zu haben. Es war für den Stand der Kenntnisse unseres Volkes von den Angelegenheiten des Auslanddeutschtums sehr bezeichnend, daß das von befreundeter Künstlerhand gestiftete Bildnis Wilhelm Strickers selbst seinen Frankfurter Landsleuten immer wieder zu der erstaunten Frage Anlaß gab, was es denn eigentlich mit diesem Bildnis und mit den Verdiensten des Dargestellten um das Auslanddeutschtum auf sich habe, und ebenso bezeichnend war die Verwunderung, mit der selbst im übrigen gutbeschlagene Besucher der Ausstellung die Fülle von Schriften betrachteten, die der weitblickende Begründer der Wissenschaft vom Auslanddeutschtum mit rastlosem Fleiß und nie erlahmender Begeisterung in mühsam seinem ärztlichen Berufe abgerungenen Stunden der guten Sache des im Auslande lebenden deutschen Volkstums gewidmet hat. Am meisten haben dabei von allen diesen Schriften die Aufmerksamkeit der etwas tiefer eindringenden Besucher die drei Bände des „Archivs zur Kenntnis des deutschen Elementes in allen Ländern der Erde" erregt, die Stricker „im Verein mit Mehreren" unter dem Namen „Germania" in den Jahren 1847 bis 1849 herausgegeben hat. Es wird auch den Lesern dieser Blätter willkommen sein, wenn ich in Ergänzung dessen, was ich im 30. Hefte des „Deutschtums im Ausland" (1916) über Strickers Leben und Wirken berichtet habe, hier mit einigen Worten über Gesamtanlage und Inhalt dieser ersten Zeitschrift für die Erforschung des Auslanddeutschtums handle.

Stricker hat die drei Bände seiner „Germania" den sechs Männern zugeeignet, die damals für die Pflege des deutschen Volkstums mit besonderem Erfolge eingetreten sind und u. a. auf den Germanistenversammlungen zu Frankfurt und Lübeck auch auf die Notwendigkeit der Fürsorge für das Auslanddeutschtum hingewiesen haben: und die Arndt und Dahlmann, Jakob und Wilhelm Grimm, Lappenberg und Pertz haben sich der Absicht und des Inhalts der ihnen gewidmeten

Blätter gewiß nicht zu schämen gehabt; denn würdig und umsichtig ist in der „Germania“ die große Aufgabe durchgeführt, von der der Schluß der Vorrede des ersten Bandes redet: „ein Gesamtbild des deutschen Nationallebens und der verschiedensten Seiten des deutschen Charakters zu geben“. Unbeirrt durch den Jammer der damaligen staatlichen Zustände des deutschen Vaterlandes faßt Stricker voll starken nationalen Bewußtseins das Auslanddeutschtum als einen innerlich unlösbar mit dem Ganzen verbundenen Bestandteil des deutschen Volkstums in seiner Gesamtheit auf und läßt keine Gelegenheit unbenutzt, um unter den verschiedensten Gesichtspunkten zur Hochhaltung des deutschen Volkstums zu mahnen, sowie mit rückhaltloser Offenheit der leider so zahlreichen Sünden zu gedenken, die die Deutschen in beschämender Bevorzugung des Ausländischen und tief beklagenswertem Mangel an nationaler Festigkeit wie früher so damals begangen haben. Der Boden aber, dem solche Hinweise und Betrachtungen entsprießen, ist der einer streng sachlichen Belehrung, die mit bewundernswerter Vielseitigkeit, der Verheißung des Untertitels entsprechend, Geschichte und Gegenwart des Deutschtums in der Tat für „alle Länder der Erde“ ins Auge zu fassen weiß. Es hat einen eigenen Reiz, zu beobachten, wie gleich dieser erste Versuch einer dem Auslanddeutschtum gewidmeten Zeitschrift seiner ganzen Anlage nach fast alle die Gebiete mit heranzieht, die in unseren Tagen von den Zeitschriften derselben Richtung in den Bereich ihrer Arbeit eingereiht werden.

Das Vorwort des ersten Bandes macht von diesen Gebieten die folgenden namhaft: Bestimmung der deutschen Sprachgrenze und Kenntnis des deutschen Elements in den jetzt oder dereinst mit Deutschland verbundenen Grenzländern gegen Ost und West, sodann in den übrigen europäischen Ländern und endlich in den andern Weltteilen; Skizzen aus dem deutschen Leben in den auswärtigen Hauptstädten; politische Betrachtungen und statistische Nachweise über die deutsche Auswanderung im allgemeinen; Lebensbilder deutscher Männer, die für fremde Länder in irgendeiner Weise wichtig geworden sind, und außerdem noch „Zusammenstellung von Taten deutscher Heerhaufen, welche unter fremden Fahnen in fernen Ländern gefochten“ — diese letztere deshalb, „damit man daraus ersehen möge, wie von jeher Deutschland seine Kräfte zersplittert hat, und bedenken, was wir sein könnten, wenn wir das Unsrige besser zu Rat gehalten“. Überblickt man den Inhalt der drei Bände selber, so findet man, daß der Ankündigung des Vorwortes vollauf Genüge geleistet ist. Nur ausgebreitete Sachkenntnis und bestes organisatorisches Geschick sind natürlich imstande gewesen, der Zeitschrift einen so reichen und zweckentsprechend vorgetragenen Inhalt zu geben.

Stricker hat sich den Wert dieses Inhalts zunächst in zunehmendem Maße durch Originalartikel gesichert. Während im ersten Bande die — übrigens sehr geschickt angelegten — Auszüge aus allerhand Büchern und Zeitungen noch stark überwiegen, treten uns in den beiden folgenden Jahrgängen als Verfasser solcher Originalartikel u. a. Arthur Schott mit Studien über das Deutschtum in Ungarn und im italienischen Grenzgebiet, Sartorius von Walthershausen mit Aufsätzen über die Hanse in Nowgorod, Bergen und London, A. von Haxthausen mit Arbeiten über die deutschen Kolonien an der Wolga und am Schwarzen Meer und Hermann Abeken mit Bildern von der deutschen Auswanderung nach Brasilien und Demerara entgegen, und wir sehen den Herausgeber ganz den richtigen Kreis von Mitarbeitern heranziehen, wenn er neben den eben genannten Schriftstellern z. B. den preußischen Generalkonsul Neigebaur über die Rechtsverhältnisse der Deutschen in der Türkei und den ehemaligen preußischen Konsul in Odessa Walther über die deutschen Kolonien in Südrußland zu Wort kommen läßt, von geographischen Forschungsreisenden aber den in den dreißiger Jahren durch Brasilien gereisten Göttinger Johann Eduard Wappäus für eine Schilderung des Deutschtums in Buenos-Aires und den eben aus Nordamerika heimgekehrten Franz von Löher für einen Beitrag zur Geschichte der „Deutschen im nordamerikanischen Freiheitskriege“ gewinnt. Die einschlägigen Beobachtungen anderer Forschungsreisenden hat er sich zunutze gemacht, indem er Auszüge aus ihren Werken liefert und so u. a. Moritz Wagners „Reise nach dem Ararat und dem Hochland Armenien“ zu Mitteilungen über deutsche Sprache und Literatur in Tiflis, sowie über die evangelisch-deutschen Missionen unter den Armeniern verwertet.

Wohlgewählte Auszüge und sachverständig herbeigezogene Lesefrüchte der mannigfachsten Art sind es denn nun auch, die die „Germania“ ihren Zweck der tunlichst allseitigen Einführung in die Kunde vom Auslanddeutschtum erst ganz in wirklich erstaunlich hohem Maß erreichen lassen. In ihrer Gesamtheit zeigen sie deutlich, wie dem Herausgeber der Zeitschrift ein großangelegter Plan zum Ausbau einer Wissenschaft vom Auslanddeutschtum vorschwebt, der mit gleich weitgesteckten Zielen erst in unseren Tagen wieder aufgenommen worden und der Durchführung nähergebracht worden ist. Sehr richtig wird dabei von Stricker immer wieder neben dem Biographischen das Kulturgeschichtliche in den Vordergrund gestellt und z. B. mit Aufsätzen wie dem über die deutsche Literatur in Frankreich bis zum Jahre 1840 und die über die Deutschen in Rom, sowie mehreren anregenden Studien über die Entwicklung der deutschamerikanischen Kultur und über den Daseinskampf des Deutschtums im Elsaß auf geschichtlicher Grundlage die Größe der Aufgaben nachgewiesen, die infolge der unseligen innerstaatlichen Verhältnisse des damaligen Deutschlands leider ungelöst haben bleiben müssen. Die Geschichte auch auf dem Gebiete des Auslanddeutschtums zur Lehrmeisterin des Lebens werden zu lassen, betrachtet Stricker offenbar überhaupt als eine wichtige Aufgabe; in diesem Sinne entnimmt er dem Berichte des wackeren Olearius über seine moskowitische und persianische Reise das, was der für seine Zeit bemerkenswert weitblickende Gelehrte im Jahre 1634 über die Deutschen in

Moskau beobachtet hat, in dem gleichen Sinne lenkt er an der Hand von Stuhrs Werk die Aufmerksamkeit der Leser auf die damals noch wenig beachteten kolonialen Unternehmungen des Großen Kurfürsten, und deutlicher noch stellt sich die „Germania“ in den Dienst solcher geschichtlicher Belehrung, wenn in einer noch jetzt brauchbaren Zeittafel „die Verbreitung der Buchdruckerkunst von Deutschland aus über Europa, bis zum Jahre 1500“ geschildert oder gar der Versuch einer Chronik der deutschen Kolonisation und Auswanderung für den Zeitraum von 1143 bis zum Jahre 1846 unternommen wird. Diese letztere Chronik hätte Stricker gewiß bei weiterem Bestehen seiner Zeitschrift nach Kräften vervollständigt, und er hätte dabei u. a. mit gutem Nutzen auch alle die zahlreichen Notizen verwerten können, die schon in den drei vorliegenden Bänden der „Germania“ über Einzelgebiete wie das deutsche Vereinswesen und die deutschen Wohltätigkeitsanstalten im Auslande enthalten sind.

Zu solcher und ähnlicher Weiterführung des mit so froher Begeisterung und mit so großer Sachkenntnis in der „Germania“ Begonnenen hat es leider die Ungunst der Zeit um 1850 nicht kommen lassen. Im November 1849 hat Stricker die notgedrungene Verschmelzung der allein offenbar nicht lebensfähigen Zeitschrift mit Künzels „Deutschem Auswanderer“ ankündigen müssen, auch das so entstandene neue „Archiv“ aber ist nach kurzem Bestehen eingegangen — in dem Deutschland der Reaktionsjahre war kein Platz für ein Unternehmen, das dem gewaltsam niedergehaltenen deutschen Volke von hohen Zielen in bezug auf die Pflege des eigenen Volkstums sprach, und es hat 33 Jahre dauern sollen, bis der im Jahre 1881 gegründete Allgemeine Deutsche Schulverein mit seinem Korrespondenzblatt die Absichten der „Germania“ aufs neue zu verwirklichen begann — 33 für die Pflege des Auslanddeutschtums fast ganz und durchaus unwiederbringlich verlorene Jahre, in denen Stricker zwar an dem Gegenstand seines begeisterten Strebens treulich festgehalten und noch zahlreiche wertvolle Arbeiten über das Auslanddeutschtum geliefert hat, in denen er aber, ohne Zeitschrift, natürlich nicht die Wirkung erreichen konnte, deren seine „Germania“ bei weiterem Bestehen unzweifelhaft fähig gewesen wäre. Nur mit Wehmut kann man die drei Bände dieser Zeitschrift betrachten, die so Gutes und Großes gewollt hat und der Jämmerlichkeit der Zeitverhältnisse in so trauriger Weise zum Opfer fiel; aber mit dieser Wehmut muß sich aufrichtig bewundernde Dankbarkeit für einen Mann verbinden, an dessen Arbeit auch im einzelnen anzuknüpfen noch heute für die Sache des Auslanddeutschtums nur von Vorteil sein kann.

Brasiliens Eisenerz und seine Ausbeutung.

Von F. Mewius-Berlin.

Die mächtigen Eisenerzfelder des brasilianischen Staates Minas Geraes hatten schon vor dem Kriege Anlaß zur Bildung mehrerer Gesellschaften, darunter einer deutschen, gegeben, um dieses Erz den Eisenindustrien Europas zuzuführen. In dieses Vorhaben griff der Ausbruch des Krieges störend ein, aber nach Wiedereintritt ruhiger Zeiten steht zu erwarten, daß sich die interessierten Kreise mit um so größerem Eifer den seinerzeit vorbereiteten Aufgaben widmen werden. Die Eisenerzfelder von Minas Geraes liegen etwa 50 km nördlich von Rio de Janeiro, gehen über ein Gebiet von 500 km Länge und 50 km Breite und erstrecken sich ungefähr bis Itabira do Campo bei der Stadt Serro-Frio. In diesem Umkreis hat man etwa 60 Lagerstätten von kompaktem Eisen entdeckt, wovon etliche zwar nur einen recht bescheidenen Umfang haben, andere jedoch von ungeheurer Ausdehnung sind, wie der bekannte Pico de Canno in Itabira do Matto Dentro. Dieses Feld, wo die Engländer wenigstens schon einen Versuchsabbau ins Werk gesetzt haben, soll den Berechnungen nach 80 Millionen Tonnen Eisenerz vom reinsten und reichsten Gehalt umfassen. Zwischen Itabira do Matto Dentro und Alegria befinden sich Eisenerzfelder, von denen eins von einer deutschen Gesellschaft erworben wurde.

Von dem Itabiraerz liegen ungefähr hundert Analysen vor, die im Durchschnitt nachstehendes Ergebnis zeigen: Eisen 69,2 Prozent, Phosphor 0,009 Prozent, Schwefel 0,013 Prozent und Kieselerde 0,88 Prozent. Danach gehört das Itabiraerz zu den höchstprozentigen der Welt. Was die übrigen Gebiete in Minas Geraes betrifft, so haben dort nur vorbereitende Untersuchungen stattgefunden, aber sie sollen sehr befriedigende Ergebnisse geliefert haben. Im Zusammenhang mit diesen Untersuchungen ist der gesamte Umfang der Eisenerze im Gebiet von Minas Geraes von Grubensachverständigen auf mindestens zwei Milliarden Tonnen abbauwürdiger Güte berechnet.

Infolge seiner dichteren Bevölkerung bietet dieser Staat günstige Aussichten zu einem Grubenbetrieb. Dagegen war man seinerzeit, als die Möglichkeit einer Grubenindustrie in Minas Geraes erörtert wurde, der Ansicht, daß die Beförderung des Erzes zur Küste mit unüberwindlichen Schwierigkeiten verbunden sein würde. Die Central do Brazil-Eisenbahn, die diesen Staat durchläuft, war schon damals überlastet, und es stellten sich auch Hindernisse in den Weg, im Falle ein Doppelgleis zur Verbindung dieser Bahn mit einer nach den Grubengebieten zu bauenden Seitenbahn gelegt werden könnte, indem nämlich diese letztere Bahn über die Gebirgsrücken Serras do Mar und Serras do Mantiqueira geführt werden müßte. Es gibt indessen einen andern Weg, auf dem das Erz zur Küste und längs dieser nach Gebieten befördert werden kann, wo Brennmaterial in genügender Menge vorhanden ist und wo sich das Erz zu verhältnismäßig niedrigen Kosten zu Stahl verarbeiten läßt, nämlich durch das Flußtal des Rio Doce. Schon jetzt geht an diesem Fluß eine Bahn entlang — von Victoria bis Minas —, die 60 km lang ist, und würde ein auf diese Strecke stoßendes Bahnstück von etwa 40 km hinzugebaut, so würde die Verbindung mit den Gruben in Itabira do Matto Dentro hergestellt sein.

Soweit sich erkennen läßt, dürfte indessen vorderhand in Brasilien eine inländische Eisen- und Stahlindustrie kaum zur Verwirklichung kommen, so großartige Voraussetzungen auch die gewaltigen Erzvorräte hierfür bieten. Denn es fehlt an fachlich ausgebildeten Arbeitern, und auch die brasilianischen Kohlen sind von einer für den Grubenbetrieb weniger geeigneten Beschaffenheit. Schließlich liegt es nicht in der Art des brasilianischen Nationalcharakters, sich mit großen Unternehmungen zu befassen, die eine angestrengte Tätigkeit erfordern. Um so mehr blüht hier der ausländischen Unternehmungslust ein Wirkungskreis, und es bleibt zunächst abzuwarten, was die fremde Betriebsamkeit, die vor dem Kriege einsetzte und nach dem Frieden wieder zur Geltung kommen dürfte, auszurichten vermag.

In erster Linie steht von den Unternehmern eine Erzausfuhr großen Umfangs und besonders nach Europa zu gewärtigen. Selbst wenn Europa noch große Erzfelder besitzt, die niedrigen Eisengehalt und viel Phosphor aufweisen, wird es immer schwieriger, die Schmelzöfen mit reichen Erzen zu versehen. Die Ausbeute der Gruben von Bilbao und Santander, die wichtigsten Produktionsstätten für Erze von hohem Gehalt, geht sowohl in bezug auf Menge wie Gehalt zurück. Bei den schwedischen, südspanischen und algerischen Eisenerzgruben läßt sich die Produktion schwerlich in dem Grade in die Höhe treiben, daß sie das Bilbaoerz ersetzen und den ständig steigenden Ansprüchen der europäischen Eisenindustrie genügen kann. Sowohl Deutschland, wie England und Frankreich haben daher Interesse für neue Bezugsquellen und lenken ihre Blicke auf die reichen Eisenerzgebiete Brasiliens. Eine kapitalstarke englische Gesellschaft, die schon Erzfelder in Cané und Conceicao besitzt und sich einen Einfluß auf die Eisenbahn Victoria-Minas verschaffte, bereitet sich auf eine Ausfuhr ihrer Erze vor. Diese Gesellschaft plant auch die Anlegung der vorhin erwähnten Bahnstrecke Minas-Itabiras, mit welcher Linie die reichen Itabirafelder für die Ausfuhr ausgenutzt werden können.

Augenblicklich ist jedoch klar, daß bei der herrschenden Tonnagenot eine Erzausfuhr von Brasilien nicht in Frage kommen kann. Treten jedoch bessere Zeiten ein und kann die Ausbeutung der brasilianischen Erzfelder durch die verschiedenen Nationalitäten in dem Umfang, wie vor dem Kriege in Aussicht genommen, in Fluß kommen, dürften die Eisenerzreviere Schwedens und Spaniens in dem brasilianischen Erz einen kräftigen Mitbewerber erhalten.

Die Bedeutung der Reise- und Abenteuerromane für die Auslandkunde.

Von Dr. Rudolf Beissel-Berlin-Wilmersdorf.

In seinem Aufsatz „Mehr Auslandkunde“ im Januarheft der „Weltwirtschaft“ schiebt Dr. Richard Hennig mit vollem Recht einen großen Teil der Schuld am Verlust des Weltkrieges der Verständnislosigkeit für Weltpolitik und der Unkenntnis von Seele und Wirtschaft fremder Nationen zu, die der allergrößten Masse des deutschen Volkes zu eigen ist. Während in Friedenszeiten unser Volk in innerpolitischen Fehden aufging, trieb man in England und Frankreich eine zielbewußte Außenpolitik. War doch unsere Weltfremdheit so groß, daß selbst unsere eigenen Kolonien der Mehrzahl aller Deutschen etwas ganz Fernliegendes waren. Zumal ja auch die Regierung nur wenig tat, diese Kolonien dem Herzen des Volkes näherzubringen. Und ein reges Interesse dafür wäre sicherlich bald geweckt gewesen, man verstand es nur nicht. In der Brust eines jeden gesunden Deutschen schlummert noch der alte germanische Hang nach Abenteuern und Drang nach fremden Ländern. Kann er nicht in der Wirklichkeit befriedigt werden, so geschieht es doch wenigstens in der Phantasie durch das Lesen abenteuerreicher Bücher, die von fernen Völkern und Ländern erzählen. Hier hätte man einsetzen müssen: auf dem Umwege über die unterhaltende Volksliteratur hätte man mit der Erziehung des Volkes zu welt- und kolonialpolitischer Reife beginnen müssen. Man hat es nicht getan; während des Krieges war es zu spät, nun aber, da es heißt, von neuem aufbauen, gilt es den Fehler der Vergangenheit gutzumachen. Dr. Hennig stellt am Schluß seiner Ausführungen über Auslandkunde eine Reihe von Leitsätzen zusammen, deren Befolgung er für eine gedeihliche Pflege der Auslandkunde als notwendig erachtet. Ich möchte diesen sechs Sätzen noch den folgenden siebenten hinzufügen:

Es sind Sammlungen guter volkstümlicher Unterhaltungsliteratur zu schaffen, die in spannender Weise dem Leser die Kenntnis der verschiedensten fremden Völker und Länder vermitteln und ihn zur wissenschaftlichen Weiterbildung auf den Gebieten der Auslandkunde anregen.

* * *

Welch ein zweckdienliches Mittel die Unterhaltungsliteratur ist, braucht des näheren kaum ausgeführt zu werden. Gerade die Verbreitung der Reise- und Abenteuerromane ist ungeheuer, trotzdem bisher die höhere Kritik dieser Art Literatur in kurzsichtigster Weise fast die Daseinsberechtigung absprach. Daniel Defoe, James Fenimore Cooper, Friedrich Gerstäcker und Karl May waren, sind und bleiben Lieblinge des gesunden Volkes. Nächst der Bibel sind der Robinson und die Lederstrumpferzählungen die gelesensten Bücher der Weltliteratur, und es ist gewiß bezeichnend, daß in einem Vierteljahrhundert allein von der deutschen Ausgabe der Karl Mayschen Reiseerzählungen (dicken Bänden von je 600 Seiten) über zwei Millionen Exemplare verkauft wurden. Diese Literatur entspricht eben den Bedürfnissen des Volkes. Der Mann, der tagsüber angestrengt geistig oder körperlich gearbeitet hat, will sich abends an unterhaltenden Büchern erholen. Der Arbeiter, den sein Beruf stundenlang an die Maschine gefesselt hat, strebt nach vollbrachtem Tagewerk hinaus aus der dumpfen Atmosphäre der Fabrik, seine Phantasie, die nach Nahrung verlangt, sehnt

sich weit fort aus der Gegenwart, hinaus in ganz andere Lebensverhältnisse, am liebsten hinaus in ferne Länder zu fremden Völkern. In den seltensten Fällen wird er sich nach des Tages Mühen noch mit gelehrten, oft langweiligen Abhandlungen belasten wollen. Er will auch nichts wissen von schwierigen Seelenproblemen, vermag auch gar nicht den feinen Schwankungen eines kranken Gemüts nachzuspüren, wie sie ein bevorzugtes Thema so vieler moderner Romane sind. Von heldenhaften Männern will er lesen, die in fremder Welt unter starker Lebensbejahung ihre Persönlichkeit durchsetzen und denen trotz aller Gefahren ein urwüchsiger Humor eignet. Aber nicht nur dem Handarbeiter, auch dem Kopfarbeiter geht es so. Ich kenne viele Leute in den höchsten Berufen, Ärzte, Rechtsanwälte, Universitätsprofessoren, die nach angestrengter Tätigkeit ein Buch von Karl May hernehmen und sich daran erholen. Man kann daher mit Fug und Recht sagen: der Reise- und Abenteuerroman in gutem Sinne ist eine Notwendigkeit für unser Volk, ist es seit undenklichen Zeiten gewesen.

Daß sich auch die höhere literarische Kritik gerade in jüngster Zeit dessen bewußt zu werden beginnt, ist sehr zu begrüßen. Jene Periode scheint vorbei zu sein, in der man jegliche Reise- und Abenteuerliteratur als Schund verwarf und, ohne die Bedürfnisse des Volkes zu kennen und deren Erforschung für nötig zu erachten, eigens zubereitete Büchlein diesem als Lesestoff aufzudrängen suchte. Natürlich erfolglos, denn die Auswahl dieser Büchlein geschah nicht nach dem Geschmack des Volkes, sondern nur nach dem des Erziehers. Zwar gibt es immer noch Leute, die sich einbilden, mit Hilfe der Polizei und durch Schulmeistern von oben herab auf das Volk einwirken zu können, aber die Einsicht hat sich Bahn gebrochen, und es ist als ein höchst erfreuliches Zeichen zu betrachten, wenn Prof. Dr. Karl Brunner, der langjährige Dezernent für Schundliteratur am Berliner Polizeipräsidium, in seiner Zeitschrift „Die Hochwacht“ (Nr. 4—5, 1918) folgendes Pflichtgebot aufstellt:

„Steigt selbst hinab zu den Massen, lernt in innerem, seelischem Kontakt ihren Pulsschlag fühlen, ihren geistigen Hunger verstehen, der nicht mit feinen Leckerbissen gestillt werden kann, wohl aber mit kräftiger, mitunter auch derber Hausmannskost. Laßt das Pharisäertum dahinten, das euch diese Massen von vornherein als verderbt, euch selber aber als die einzig Reinen im Genießen des Buches erscheinen läßt! Gebt die Anmaßung auf, daß nur euer Geschmack der richtige ist, den ihr darum allen denen, die einen anderen haben und bei ihrer geistigen Ernährung an den Tag legen, aufzwingen zu dürfen, ja zu müssen glaubt, wozu ihr — es ist unerhört und unwürdig im Gebiet des Geisteslebens — immer und immer wieder den Schutzmann zu Hilfe ruft und ihn nicht selten persönlich an die Stätte führt, von wo der gemeine Mann sein literarisches Schwarzbrot bezieht.“

Prof. Dr. Brunners Bemühungen ist es gelungen, in friedlichen Verhandlungen einen „Verein der Verleger für Volksliteratur“ zu gründen. Gemeinsam mit diesen Verlegern sollen all die tatsächlich auf dem Gebiet dieser Literatur vorhandenen Auswüchse beseitigt werden. Da der Reise- und Abentenerroman den größten Teil dieser Literatur ausmacht, leuchtet sofort ein, wie wichtig das für unsere Bestrebungen ist, dem Volke durch diese Literatur eine gediegene Auslandkunde zu vermitteln.

Ebenso erfreulich ist es, daß die höhere literarische Kritik auch dem vielverkannten Volks- und Reiseschriftsteller Karl May jetzt endlich gerecht zu werden beginnt und dadurch seine Bücher neuen, noch abseits stehenden Kreisen zuführt. Man tat diesen Mann und sein Werk — ganz übergehen konnte man ihn infolge seiner Verbreitung nicht — bisher in den Literaturgeschichten und Fachblättern schlechthin mit einigen Worten ab und zählte ihn günstigstenfalls zu den Jugendschriftstellern, meist aber gar zu den Schundschreibern; einer eingehenden Betrachtung hielt man ihn ebenso für unwert, wie man es für überflüssig hielt, seine Schriften zu lesen. Und warum? Eine kleine, aber einflußreiche Schar persönlicher Feinde warf dem greisen May aus persönlichen Gründen längstgesühnte Jugendsünden vor — Sünden, die weniger verbrecherischen Neigungen als Nervenzuständen entsprungen waren —, und ihrer maßlosen Hetze gelang es, nicht nur den Mann, nein, auch sein Werk eine Zeitlang der moralischen Vernichtung zuzuführen. Es ist dasselbe Schauspiel, das uns bei Karl Peters begegnet, den ungeachtet seiner überragenden Verdienste um das Vaterland kleine Geister durch persönliche Angriffe erledigen konnten. In England wäre so etwas eine Unmöglichkeit gewesen! Der Name Karl May wurde zum Charakteristikum für eine Art verdammenswerter Räuberliteratur, die zu lesen man sich schämen mußte. Der alte Mann sank gebrochen darüber ins Grab. Sein Werk aber hat sich jetzt — sechs Jahre nach seinem Tode — durchgesetzt, und man beginnt es unbefangen und gerecht zu würdigen. Viel hat der Krieg dazu beigetragen, der dem deutschen Spießbürger zeigte, daß Mays abenteuerliche Welt ganz und gar nicht in das Reich der Unmöglichkeiten gehörte, der uns aus dem Zeitalter der Gesetze und Ordnung zurückwarf in die Zustände des „Wilden Westens“, des Faustrechts. Er bereitete den Boden für das von Fritz Barthel und mir erstmalig im Jahre 1918 herausgegebene Karl-May-Jahrbuch[1]), unter dessen Einfluß endlich die höhere Literaturkritik begonnen hat, sich mit May zu beschäftigen, sowie auch der ganzen Reise- und Abenteuerliteratur, die bisher ein Stiefkind unserer Literarhistoriker war, erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Ein größerer Aufsatz von Dr. Werner Mahrholz im „Literar. Echo“ vom 1. Nov. 1918 über Karl May ist ein recht wertvoller Schritt nach vorwärts.

[1]) Karl-May-Jahrbuch 1918 (1. Jahrg.) und Karl-May-Jahrbuch 1919 (2. Jahrg.). Herausgegeben von Dr. Rudolf Beissel und Fritz Barthel. Breslau, Schlesische Buchdruckerei, Kunst- und Verlagsanstalt von S. Schottlaender A.-G.

Und so ist zu hoffen, daß sich immer mehr die Erkenntnis vom Werte des volkstümlichen Reise- und Abenteuerromans durchringt, daß man gänzlich aufhört ihn zu befehden und ihn statt dessen in liebevoller Mitarbeit mit den maßgebenden Schriftstellern und Verlegern in den Dienst unseres Volksbesten stellt, besonders in den Dienst der Auslandkunde. Schon in der Vergangenheit hat sich diese Art Literatur gerade im Hinblick auf die Auslandkunde viele Verdienste erworben, ein systematisches Weiterarbeiten auf diesem Gebiet würde ungeahnt reiche Früchte bringen.

Dr. Hennig weist in seinem eingangs genannten Aufsatz sehr richtig auf den mangelhaften erd- und völkerkundlichen Schulunterricht hin und betont, daß in den letzten Jahrzehnten unsere Knaben aus den Erzählungen Coopers, der Wörishöffer und Karl Mays tausendmal mehr geographisches, ethnographisches und kulturgeschichtliches Wissen, kurzum Auslandkunde geschöpft haben, als aus einem vieljährigen Geographieunterricht in der Schule. Ich kann dazu aus meiner eigenen Schulzeit berichten, daß ich den Vorzug, stets einer der besten Schüler in Geographie und Geschichte gewesen zu sein, insbesondere Karl May zu danken habe. Ganz abgesehen von den reichen Kenntnissen, die die Werke dieses Schriftstellers mir fast unmerklich vermittelten, regten sie mich dazu an, durch Lesen und Studieren wissenschaftlicher geographischer, ethnographischer und geschichtlicher Werke mein Wissen zu vertiefen. Ich bin in dieser Beziehung sicherlich keine Ausnahme gewesen. Von einer großen Anzahl Bekannter weiß ich Ähnliches. Und dazu paßt auch vollkommen, was Hauptmann Hans-Erich Tzschirner-Bey zur „vaterländischen Bedeutung Karl Mays“ im Karl-May-Jahrbuch 1918 (S. 158) schreibt:

„Ich möchte statistisch feststellen können, wieviel Deutsche, die vor dem Krieg im Ausland gelebt und gewirkt haben, in ihrer reiferen Jugend, dem für alles Gute, Schöne, Edle, Kraftvolle und Männliche empfänglichsten ersten Jünglingsalter, durch das Lesen Mays beeinflußt, ja überhaupt erst darauf gekommen sind, ins Ausland zu gehen, um ihre Tatkraft und Tüchtigkeit zu erproben. Auf meinen vielen Reisen, die mich in die fernsten und entlegensten Gegenden der Erde geführt haben, traf ich kaum einen, von dem sich bei einem gelegentlichen Gespräch nicht herausstellte, daß May in der Jugend sein tägliches Brot gewesen war. Ja, als ich im Innern der mesopotamischen Steppenwüste im Hause der deutschen Babylonexpedition durch Zufall das Maysche Buch „Durch die Wüste“ fand, das in dieser Steppe spielt, und das Gespräch auf den Verfasser brachte, fand ich in den Forschern, die jahrelang inmitten der von May geschilderten Beduinenstämme hundert Kilometer und mehr von der nächsten Siedlung entfernt lebten, seine begeisterten Freunde.“ —

Auch mir persönlich sind eine Reihe von Forschungsreisenden bekannt, denen die Schriften Karl Mays die Lust zu ihrem Beruf geweckt haben. Ganz abgesehen davon, daß sie ihnen das Interesse für das Ausland gaben, führten sie ihnen vor allem auch in Gestalten wie Old Shatterhand Helden mit Eigenschaften vor Augen, wie sie für das gefahrenreiche, zähe Energie und kurze Entschlossenheit verlangende Dasein eines Forschungsreisenden unbedingt erforderlich sind. Ich wies schon oben darauf hin, daß die Helden der Reise- und Abenteuerliteratur im allgemeinen und der Werke Mays im besonderen nie krankhafte Menschen der Dekadenz sind, sondern mutige, zielbewußte und willensstarke Kraftnaturen, mit einem Wort: Persönlichkeiten. Und solche Persönlichkeiten sind es, die wir Deutsche jetzt nach diesem verlorenen Kriege mehr denn je draußen in der Welt als Pioniere für eine größere Zukunft brauchen. Gerade jetzt ist es an der Zeit, den vielen, denen es in Deutschland zu eng sein wird, die in der verarmten Heimat keinen Broterwerb mehr finden und auswandern werden, noch einmal, bevor sie hinausziehen, einzuprägen, daß sie Deutsche sind, daß sie Deutsche bleiben müssen und in der Fremde eine Aufgabe zu erfüllen haben: mitzuwirken an unserem Aufstieg aus tiefster Erniedrigung. Wir sollten sie nicht verbittert hinausziehen lassen, sollten ihnen klarmachen, daß nicht das ganze Volk denkt wie eine kleine Minderheit, die ihnen mit Undank lohnte, was sie jahrelang unter Einsatz ihres Lebens für ihr Vaterland taten. Die südamerikanischen Republiken, Mexiko, die Ukraine, ja selbst Japan und Nordamerika entfalten bereits eine lebhafte Werbetätigkeit unter den Angehörigen der deutschen und österreichischen Armee. Flieger, U-Boot-Leute, Matrosen, besonders Offiziere werden gesucht. Sogar Holland wirbt für seine Kolonialarmee. Alle diese Staaten werden reichen Zulauf an deutschen Landsknechten haben, die für sie ihr Bestes hingeben. Und es werden nicht unsere Schlechtesten sein, die ihrem Ruf Folge leisten. Der augenblickliche Groll über die politische Lage treibt sie von dannen; als Kulturdünger für fremde Nationen werden sie entweder als Abenteurer zugrunde gehen, oder sie schaffen sich irgendwo in der Welt aus dem Nichts eine neue Heimat und vergessen die alte, an die sie nur böse Erinnerungen binden. War es nicht um die Mitte des 19. Jahrhunderts ebenso, als Millionen über den Atlantischen Ozean fuhren? Das Vaterland hatte sie vertrieben, schuldeten sie ihm dafür noch Dank? — Ist es nicht tragisch, daß die amerikanischen Truppen, die durch ihre Überzahl unseren Sieg auf den Schlachtfeldern Frankreichs verhinderten, größtenteils aus Deutschamerikanern bestanden, Nachkommen ehemaliger Deutscher? Man darf den Gedanken gar nicht ausspinnen, was geworden wäre, wenn Deutschland durch eine großzügige, vom Verständnis des ganzen Volkes getragene Kolonialpolitik es verstanden hätte, dem Mutterland all die jährlich auswandernden Kräfte zu erhalten, indem es sie in eigene Kolonien gelenkt hätte. Wollen wir alle diejenigen, die jetzt den Wanderstab ergreifen werden und ergreifen müssen, wiederum für uns, für unsere Zukunft, an die wir doch alle glauben, verloren gehen lassen? Ich greife da einen Gedanken auf, den Dr. H. Dimmler in seinem Aufsatz „Unsere koloniale Zukunft und die Reiseromantik“ im Karl-May-Jahrbuch 1919 (S. 199) ausgeführt hat. Wir

müssen die Auswanderung organisieren. Dimmler schreibt dort:

„An die Stelle der sporadischen Zufallsauswanderung muß die organisierte Massenauswanderung treten. Nur auf den Schultern von Tausenden verschieden gearteter Wirtschaften, welche die wirtschaftliche und gesellschaftliche Organisation der Heimat mitnehmen, wandert die Heimat mit auf die herrenlosen fruchtbaren Gefilde Zentralafrikas[2]). Eine solche Organisation junger Männer theoretisch zu errechnen, zusammenzuführen und zu überpflanzen, ist das Kunststück, das wir unseren Kindern vormachen müssen. Wir brauchen dazu das Äußerste an staatenbildender, technischer und sittlicher Kraft, das wir aufwenden können, denn es ist ein wahrhaftiges Wunder, eine Tat, die dem Boden, den wir besiedeln, in dem Augenblick der Besiedlung einen ähnlichen Wert verleiht, wie ihn der Heimatboden besitzt. Tausende strebsamer, junger Arbeitskräfte und Talente gewinnen an diesem einen Tage die Daseinsmöglichkeit, die ihnen in der Heimat durch die Überzahl der Bewerber und die Enge des Raums versperrt ist. Landarbeiter, Handwerker, Ärzte, Beamte, Lehrer, Künstler nehmen ohne weiteres Besitz von einer Stellung, die sie in der Heimat in schwerem Wettbewerb erobern müßten . . . Sollten wir nicht einmal den Versuch machen? Unternehmungslustige, junge Männer, die mit den Aussichten in der Heimat nicht zufrieden sind und es langweilig finden, hart ausgetretene Pfade zu wandeln, um nichts zu erreichen, schließen sich zu Ortsgruppen und Verbänden zusammen, registrieren ihre Fertigkeiten, Kräfte und Wünsche und treten mit der Bitte an die Regierung heran, ihnen in irgendeinem Winkel der Erde neue Daseinsbedingungen zu schaffen. Die Regierung läßt einen Kolonisationsplan ausarbeiten mit allen erforderlichen politischen und gesundheitlichen Sicherungen, formiert unter Zuhilfenahme der militärischen Disziplin aus den Antragstellern eine regelrechte Arbeitsarmee, rüstet diese aus und führt sie gruppenweise an ihren Bestimmungsort. Dort legt man Ackerland an, baut Häuser, schafft Fabriken, Schulen, Theater usw. . . . jeder verrichtet die ihm gewohnte Berufsarbeit. Ist der ganze Wirtschaftsbetrieb im Gange, so überläßt man die einzelnen Objekte gegen Abzahlung an die Teilnehmer und tilgt aus dem Ertrag das aufgewandte Kapital“ . . .

Und Dimmler schließt seine Ausführungen mit den Sätzen:

„Für eine ausgedehnte Fernkolonisation haben wir in den nächsten Jahren wohl wenig Zeit und Geld. Aber die vorbereitende seelische Organisation können wir schaffen, ohne die jede derartige Kolonisation ein toter Körper ohne Seele ist, unfähig zu leben, zu wachsen und Früchte zu bringen.“ —

Diese vorbereitende seelische Organisation aber können wir nur schaffen durch die Verbreitung und Förderung geeigneter Reise- und Abenteuerromane, die für diesen Gedanken werben und in der Seele des Volkes dafür einen aufnahmefähigen Boden bereiten. Daß die Literatur in dieser Beziehung mehr Einfluß besitzt, als man gemeinhin annimmt, wird jedem klar, der sich die Geschichte der Auswanderung nach Amerika um die Mitte des verflossenen Jahrhunderts daraufhin ansieht. Wie manch einen hat die Lektüre der im Gefolge Coopers entstehenden unzähligen Amerika- und Indianerromane veranlaßt, von der Heimat Abschied zu nehmen! Nicht umsonst fällt die Blütezeit dieser Romane mit der Blütezeit der transatlantischen Auswanderung zusammen. Dr. Dimmlers Gedanken sind weitgreifend und scheinen bei der jetzigen politischen Lage Deutschlands kaum durchführbar, vielleicht aber geben sie doch manche Anregung, besonders in literarischer Beziehung, und weisen uns einen Weg für künftige Zeiten. Und all das deutsche Blut, das in den nächsten Jahren ins Ausland wandern wird? Sollten wir es wirklich nicht verstehen, es uns zu erhalten? Zumindest dürften wir niemanden in Verbitterung scheiden lassen, und vielleicht wäre schon viel damit getan, wenn unser Hindenburg allen denjenigen, die der Heimat jetzt den Rücken kehren, besonders den Offizieren, die in fremde Dienste treten, einen Scheidegruß mitgeben würde, in dem er ihnen das Bewußtsein, ein Deutscher zu sein, mit ehernen Worten ins Gedächtnis schriebe. — —

Während man bei uns zu Lande die Reise- und Abenteuerromane zu einer Literatur zweiten Grades stempelte und so von ihr besonders die gebildeten Mittelschichten, denen oft eigene Urteilskraft nur zu sehr mangelt, fernhielt, kam in England und Frankreich schon bald nach den siebziger Jahren, gleich nach der Blütezeit des Indianerromans in Europa, eine eigene ausgedehnte Kolonialromanliteratur auf. Im Gegensatz zu uns, wo die gebildeten Kreise kaum Reise- und Abenteuerromane lasen, wurde sie dort bald deren Gemeingut. Und während diese Kreise bei uns die Schriftsteller solchen Schlages nur mit einem Achselzucken nannten, schätzte man dort deren Wert richtig ein, obgleich gerade der Engländer ihrer nicht so bedurfte, da er Gelegenheit genug hatte, praktisch Auslandkunde zu treiben. Namen wie Rudyard Kipling, Rider Haggard, Robert Louis Stevenson, und andererseits Claude Farrère und Pierre Mille, um nur einige zu nennen, sind weit über die Grenzen ihres Geburtslandes hinausgedrungen. Sie verkünden voll Nationalstolz in ihren Werken immer wieder, was ihr Vaterland in der Welt bedeutet, und brachten ihren Völkern die Psyche der Bewohner ihrer Kolonien näher. Und wenn besonders der Franzose in blindem Fanatismus während des Weltkrieges immer wieder gesündigt hat gegen die Superiorität der weißen Rasse, von deren Erhaltung u. a. Pierre Mille in seiner Novelle „Barnavaux als Staatsmann“ warnend spricht, so wird sich das einst in Afrika schwer an ihm rächen.

Es ist ein gutes Omen, daß man endlich im letzten Jahrzehnt auch in Deutschland Verständnis für den Kolonialroman zu fassen begann, wie ja überhaupt in kolonialer Beziehung sich vieles gebessert hatte. Besonders der jüngst erschienene

---

[2]) Dimmlers Aufsatz wurde noch zu einer Zeit geschrieben, da man auf eine große deutsche zentralafrikanische Kolonie hoffen durfte. Dr. B.

Roman der Thea von Harbou „Adrian Drost und sein Land“, der sich das Schicksal von Karl Peters zum Vorwurf genommen hat, ist so recht geeignet, manch einem die Augen zu öffnen.

* * *

Mehr Auslandkunde!

Möchten alle, die es ernst meinen mit Deutschlands Zukunft, sich diesen Ruf zum Wahlspruch machen. Lassen wir in dieser Zeit der Schmach nicht den Kopf hängen, sondern glauben wir an den erneuten Aufstieg und die kommende Größe unseres Vaterlandes. Nur wer an sich selbst verzweifelt, ist verloren! Es gilt jetzt für unsere Weltstellung ein festes Fundament zu schaffen. Dazu müssen wir vor allem ein Weltvolk werden, müssen uns frei machen von allen Überbleibseln engbeschränkter Kleinstaaterei. Deutschland ist nicht die Welt, darum heraus aus den vier Wänden unserer Häuslichkeit! Wir sind ebenso gut auf der ganzen Erde daseinsberechtigt wie jedes andere Volk. Der Krieg hat ja so manchen, der nie seinen Fuß über die Grenzen gesetzt hätte, in die entferntesten Gegenden Europas und Asiens geworfen und ihm den Blick für den Charakter fremder Völker und Länder geschärft. Man wird denjenigen, der einmal eine größere Auslandsreise macht, nicht mehr im Inlande anstaunen wie ein Wundertier. Eine Fahrt nach Amerika muß uns genau so etwas Alltägliches werden, wie es seit Jahrzehnten dem Engländer und Holländer ein jahrelanger Aufenthalt in Indien ist. Dann kann es sich nicht wieder ereignen, daß bei einem späteren Kriege so viele falsche Hoffnungen gepflegt werden, wie man sie 1914 auf die Buren, Ägypter und Inder in völliger Verkennung der tatsächlichen Verhältnisse setzte.

Wecken und fördern wir das Interesse unseres Volkes zunächst durch eine geeignete Reise- und Abenteuerromanliteratur. Erziehen wir es doch nicht künstlich zu schlechten Philosophen, die vergeblich über den Problemen des eigenen Ichs grübeln und dabei die Umwelt vergessen und nicht wissen, ob Tanga in West- oder Ostafrika liegt. Der Weg, den ein Karl May gewandelt ist, muß weiter begangen und für die Jetztzeit und Zukunft ausgebaut werden. Die günstigsten Vorbedingungen dafür sind vorhanden. Man beginne, um es noch einmal zu sagen, Sammlungen volkstümlicher, spannender Reise- und Abenteuererzählungen zusammenzustellen, und da die alten vielfach von der Gegenwart überholt sind, solche Werke neu zu schaffen, die in unmerklicher Weise den Lesern Auslandkunde vermitteln, ihr Interesse für ausländische Verhältnisse wachrufen und sie zu eigener wissenschaftlicher Fortbildung anregen. Landkarten und gute Abbildungen, die die Eigenarten des geschilderten Landes geschickt wiedergeben, würden hierbei sicherlich von großem Nutzen sein.

Als es dem Deutschen vor hundert Jahren recht schlecht ging, da flüchtete er sich in die Gefilde der Romantik. Das tat er stets in trüben Zeitläuften, und so wird er es auch nach diesem verlorenen Kriege tun. Verwerten wir das für die Grundlage unserer erhofften künftigen, neuen Größe und bieten wir dem Volke eine gediegene romantische Auslandliteratur! Kommende Geschlechter werden es uns danken!

Weltwirtschafts-Chronik.

Wirtschaftsstatistik vom 1.—31. Januar 1919.

Bearbeitet von Bankprokurist E. Auburtin-Berlin.

Banksätze.

Berlin	5 %	Rom	5 %
London	5 %	Madrid	4 %
Paris	5 %	Kopenhagen	5½ %
Wien	5 %	Stockholm	7 %
Petersburg	6 %	Schweiz	5½ %
Amsterdam	4½ %	Norwegen	6 %
Bukarest	5 %	Brüssel	6 %

Ausweise der Zentralbanken.

Deutsche Reichsbank (in Millionen Mark).

	31. Dez.	7. Jan.	15. Jan.	25. Jan.
Goldbestand	2 262	2 260	2 257	2 255
Silberbestand	20	19	19	20
Darlehnskassenscheine	5 267	5 312	5 351	5 672
Wechsel	27 416	25 972	27 539	26 562
Lombard	6	10	9	9
Effektenbestand	156	154	155	151
Notenumlauf	22 188	22 336	22 526	23 393
Giroguthaben	13 280	11 869	13 620	12 322

Bank von England (in Millionen Pfund Sterling).

	2. Jan.	9. Jan.	16. Jan.	23. Jan.	30. Jan.
Barvorrat	79.97	80.54	80.54	80.28	80.73
Guthaben der Privaten	214.89	200.18	124.79	126.57	121.60
Guthaben des Staates	26.30	28.16	28.16	27.21	26.61
Wechsel	106.47	85.48	78.88	79.04	80.43
Notenumlauf	70.19	69.25	69.69	69.02	69.34
Verhältnis der Reserven zu den Passiven	11.70 %	17.12 %	19.14 %	19.32 %	20.13 %

Bank von Frankreich (in Millionen Franken).

	2. Jan.	9. Jan.	16. Jan.	23. Jan.
Gold im Inland	3 448	3 458	3 459	3 462
Gold im Ausland	2 037	2 037	2 037	2 037
Silberbestand	318	317	316	317
Guthaben im Ausland	2 317	2 275	2 214	2 120
Wechsel	2 264	2 238	2 213	2 256
Vorschuß an den Staat	18 000	18 300	18 950	19 650
Vorschuß an die Verbündeten	3 531	3 536	3 536	3 536
Notenumlauf	31 055	31 566	31 699	31 793
Giroguthaben	2 391	2 426	2 533	2 768

Schweizerische Notenbank (in Millionen Franken).

	7. Dez.	14. Dez.	23. Dez.	31. Dez.	7. Jan.	15. Jan.	23. Jan.
Coldbestand . .	377	377	396	414	414	413	413
Silberbestand .	56	57	58	58	59	60	61
Wechsel . . .	537	504	537	583	545	482	446
Lombard . . .	33	34	39	40	35	31	40
Notenumlauf .	907	890	921	975	910	861	843
Giroguthaben .	147	137	153	183	197	189	165

Schwedische Reichsbank (in Millionen Kronen).

	7. Dez.	14. Dez.	21. Dez.	28. Dez.	31. Dez.	4. Jan.	11. Jan.	18. Jan.
Barbestand . .	284	285	285	285	285	285	285	285
Auslandsguthaben . . .	130	127	122	125	115	115	113	117
Wechsel und Lombard . .	459	480	515	449	462	419	384	357
Giroguthaben .	249	225	172	127	134	?	?	?
Notenumlauf .	777	786	821	890	813	783	739	713

Bank von Norwegen (in Millionen Kronen).

	7. Dez.	15. Dez.	22. Dez.	31. Dez.
Barbestand . .	122	122	122	122
Auslandsguthaben . . .	60	66	66	70
Wechsel und Lombard . .	363	370	399	428
Giroguthaben .	78	79	81	122
Notenumlauf .	411	426	450	436

Niederländische Bank (in Millionen Gulden).

	21. Dez.	28. Dez.	4. Jan.
Goldbestand . .	689	689	691
Wechselbestand	236	243	252
Lombard . . .	129	139	149
Giroguthaben .	93	88	89
Notenumlauf .	1 057	1 068	1 100

Bank von Spanien (in Millionen Peseten).

	31. Dez.	4. Jan.	11. Jan.	18. Jan.	25. Jan.
Goldbestand . .	2 228	2 228	2 228	2 228	2 228
Silberbestand .	644	642	642	643	647
Wechsel . . .	753	693	780	768	763
Lombard . . .	391	406	381	384	367
Giroguthaben .	1 228	1 320	1 182	?	1 119
Notenumlauf .	3 318	3 354	3 375	3 380	3 377

New Yorker Clearinghouse Banken (in Millionen Dollar).

	5. Jan.	12. Jan.	20. Jan.	1. Febr.
Vorschüsse . .	4 700	4 751	4 755	4 774
Barvorrat . . .	892	891	908	890
Depositen . . .	4 086	4 071	4 099	4 048
Notenumlauf .	35	35	36	36

Die **Österreich-Ungarische Staatsbank** veröffentlicht einen Ausweis zum 31. Dezember 1918, dessen wesentliche Positionen, verglichen zu den Vorjahren, folgende Zahlen ergeben:

	1914	1915	1916	1917	1918
	Millionen Kronen				
Metallschatz	1 195	811	354	381	343
Escompte	926	2 053	2 377	2 857	2 883
Lombard	3 395	3 293	3 428	2 429	3 349
Darlehnsschuld Österreichs	—	331	3 678	9 540	22 034
Darlehnsschuld Ungarns	—	234	1 621	4 158	9 036
Kassenscheinforderung an Österreich .	—	—	—	—	4 718
Kassenscheinforderung an Ungarn . .	—	—	—	—	2 700
Banknotenumlauf . .	5 137	7 162	10 889	18 430	35 588

Die **Russische** und **Belgische Staatsbank** veröffentlichen keine Ausweise, diejenigen der **Bank von Japan**, der **Nationalbank von Dänemark** und der **Italienischen Banken** waren nicht erhältlich.

Amtliche Devisenkurse am 31. Januar 1919:

Berlin.

	Kurs	Parität
Holland	340	170
Dänemark	218	112,50
Schweden	240 3/4	112,50
Norwegen	229 3/4	112,50
Helsingfors	81 1/4	81
Schweiz	171 3/4	80
Wien	51,70	85
Madrid	152	80
Petersburg	—	216

Wien.

Berlin	194,05	117,60
Amsterdam	660,25	198,40
Zürich	334	95,20
Kopenhagen	421	132,30
Stockholm	467,50	132,30
Kristiania	446	132,30
Rubelnoten	250	253,90

London.

Amsterdam	11,37 5	12,20
Paris	26,42	25,50
New York	—	49,25
Silber	48 7/8	—

New York.

London	4,375	4,871
Paris	5,4575	5,1825
Amsterdam	—	—,402

Paris (20. Januar).

Amsterdam	228 1/2	208,31
London	26	25,22
Zürich	111	100
Rom	84	100
Madrid	109	100
Konstantinopel	—	22,78
New York	542 1/2	518,25
Norwegen	155	140
Schweden	160	140

Zürich.

Berlin	57 3/4	123,32
Paris	90,45	100
Amsterdam	203,50	208,70
London	23,40	25,22
Rom	77	100
Kopenhagen	128,75	140
Stockholm	138,25	140
Kristiania	135,75	140
New York	493	518,25
Wien	28,85	105,12
Petersburg	55	266,66
Madrid	99,10	100

Stockholm.

Berlin	43 1/4	88,88
Amsterdam	146 1/2	149,99
Schweiz	72 1/4	72
London	17	18,16
Paris	65,50	72

Kopenhagen.

	Kurs	Parität
Berlin	46	88,88
Amsterdam	158,56	149,99
Schweiz	78	72
London	18,30	18,16
Paris	70,75	72

Amsterdam.

Berlin	28,60	58,60
Wien	14,45	50,15
Schweiz	49,20	47,70
Kopenhagen	63,30	65,90
Stockholm	68,50	65,90
New York	242	246
London	11,52⁵	11,90
Paris	44,40	47,70

Handel und Wirtschaft.

Bearbeitet von Wilhelm Bürklin-Haag.

Allgemeines.

Zum Zwecke der Ausbreitung der wirtschaftlichen Interessensphäre wurden während der Kriegszeit gegründet an Auslands-Bankfilialen

von England	44
„ Brasilien	5
„ Canada	5
„ Frankreich	12
„ Italien	14
„ Japan	21
„ Portugal	8
„ den Ver. Staaten von Nordamerika	126
„ den übrigen Ländern	20
insgesamt	255

Das Mittel der finanziellen Beteiligung und Errichtung von Auslandsgesellschaften wurde angewandt:

von England	50 mal
„ Dänemark	19 „
„ Frankreich	32 „
„ Italien	8 „
„ Japan	87 „
„ Norwegen	35 „
„ Schweden	18 „
„ der Schweiz	6 „
„ den Ver. Staaten von Nordamerika	115 „
„ den übrigen Ländern	7 „
insgesamt	377 mal.

Über die Vermehrung der Staatsschuld bei den sechs neutralen Staaten Schweden, Norwegen, Dänemark, Holland, Schweiz, Spanien bringt der Schweizerische Bankverein, Basel, für Ende 1917 die nachstehenden Angaben (in Millionen Schweizer Franken zum Parikurse umgerechnet):

	Gesamtbetrag		auf den Kopf der Bevölkerung	
		gegen 1913		gegen 1913
Schweden	1 841	997	324	178
Norwegen	830	500	334	201
Dänemark	809	495	282	173
Holland	4 343	2 415	685	381
Schweiz	1 368	146	352	38
Spanien	10 298	9 400	502	458

Der Goldbestand erfuhr bis August 1918 bei den genannten Staaten eine Zunahme von 2649 Millionen Franken. Die Golddeckung war in der Zeit Juli 1914 bis August 1918 nachstehenden Veränderungen unterworfen:

	Golddeckung		Notenumlauf	
	Juli 1914	August 1918	in der gleichen Zeit	
	%	%	in Millionen Fr.	
in Schweden	45,6	38,3	317	957
„ Norwegen	66,7	33,1	171	516
„ Dänemark	50,0	47,6	217	545
„ Holland	37,9	75,0	890	1 971
„ Schweiz	47,0	50,4	409	763
„ Spanien	28,3	74,0	1 939	2 954

I. Europa.

Deutschland. In Essen ist unter Mitwirkung von amtlicher Seite eine „Kali-Mineral-Fett G. m. b. H." gegründet worden, die bezweckt, nach einem neuen Verfahren Kali auf die Gewinnung von Fetten zu Schmierölen für Grubenkarren und andere Beförderungsmittel zu bearbeiten. Das Verfahren soll Deutschland von der Zufuhr ausländischer Fette für diese Zwecke unabhängig zu machen.

In Berlin wurde eine Allgemeine Kunstgarn-Gesellschaft m. b. H. gegründet, die sich mit Bau, Einrichtung und Betrieb von Kunstseidefabriken, sowie mit dem Handel in „Stapelfaser" und Kunstseide befassen soll.

In Hamburg wurde als erste Durchbrechung des Zentraleinkaufs eine Fleisch-Einfuhr-Gesellschaft gegründet, die bezweckt, hauptsächlich lebendes Vieh von Übersee einzuführen.

Holland. In den vorbereitenden Besprechungen für die Gestaltung der diesjährigen Jahrbörse in Utrecht wurde beschlossen, derselben, sofern möglich schon dieses Jahr, einen internationalen Charakter zu verleihen. — Bisher war die Utrechter Börse streng national. — Über die Durchführbarkeit des Planes ist Näheres noch nicht entschieden. Wie verlautet, soll England beabsichtigen, den holländischen Stapelmarkt zu vernichten und nach England zu verlegen, die Rohstoffe für die holländischen Industrien zu kontingentieren. Damit würde außer Holland auch Deutschland schwer geschädigt und in seinem Aufbau gehindert. — Für die Einfuhr von Rohbaumwolle und Baumwollgarnen werden neue Verträge erwartet. Die Verträge von August 1915 kontingentierten die Einfuhr auf 40 000 000 kg Rohbaumwolle und höchstens 38 400 000 kg Baumwollgarne, Verträge, die 1918 durch ein völliges Aufhören der Zufuhr illusorisch wurden. Sollten sich die neuen Verträge an diese alten Abmachungen anlehnen, so kann die holländische Industrie selbst nur ungenügend versorgt werden. Als Durchgangsland nach Deutschland käme Holland für diese Produkte somit nicht in Frage. — Nach dem von den Assoziierten entworfenen Weltverteilungsplan für Tabak soll Holland nur eine unzureichende Menge von 125 000 Sack zugewiesen erhalten. — Am 20. Dezember 1918 ist ein Wirtschaftsabkommen zwischen Holland und den Verbündeten Regierungen in Kraft getreten, das nur bis zum Friedensschluß Gültigkeit behält. Es ist zu erwarten, daß die endgültigen Abmachungen günstiger ausfallen werden und Holland die Tür nach dem Hinterland wieder weiter öffnen werden. — Die holländischen Schiffe auf dem Rhein, die von der Entente beschlagnahmt waren, sind wieder freigegeben worden. Die Besatzung muß mit Personalausweisen und dem Abzeichen C. N. (citoyen néerlandais) versehen sein.

Die Gemeindeverwaltung von Amsterdam beschloß eine Beteiligung von 5 Mill. Fl. an dem Kapital der Koninkl. Nederl. Hoogorens en Staalfabrieken zu Ymuiden.

Eine Gruppe niederländischer Industrieller und Privatpersonen beabsichtigt die Gründung einer Aktiengesellschaft mit 4 Mill. Fl. Kapital zwecks Anlage eines Koksofenwerkes am Nieuwe Waterweg, wo Koks, Teer, Benzol, Ammoniumsulfat, Leucht- und Kraftgas hergestellt werden sollen.

Mit Unterstützung der Nederlandschen Bank wird in Amsterdam eine Bank voor den Diamanthandel errichtet.

Ungarn. Über die Finanzlage machte der Staatssekretär des Finanzministeriums Angaben, denen folgendes entnommen ist: Die Kriegsschulden belaufen sich auf 33 1/3 Milliarden Kronen, davon sind 16 Milliarden Kriegsanleihen, 10 Milliarden Kredite, die bei der österreichisch-ungarischen Bank in Anspruch genommen wurden, der Rest Schulden, die bei privaten Finanzinstituten und in Deutschland aufgenommen wurden. Die während des Krieges im Auslande aufgenommenen Schulden werden mit 1 1/2 Milliarden Kronen angegeben. — Man plant die Errichtung einer Ungarischen Bank, der die Einlösung der Banknotenschuld obliegen soll. — Als wichtigste Aufgabe der Finanzpolitik wird neben der Lösung der Fragen betreffend die finanziellen Angelegenheiten des Staates, die sich durch die Loslösung Ungarns von Österreich ergaben, die Wiederherstellung der Valuta betrachtet. Man hofft im allseitigen Interesse auf eine befriedigende Lösung. — Die Notwendigkeit einer demokratischen Steuerpolitik wird betont.

Böhmen. In Prag soll eine englisch-tschechische Bank errichtet werden.

Frankreich. Zwecks Ausbaus der Handelsbeziehungen mit Brasilien und als Gegengewicht gegen die Konkurrenzbestrebungen anderer Länder hat sich ein Centre Franco-Brésilienne d'Action Economique gebildet.

Zwecks Wiederanknüpfung des Handelsverkehrs mit Rußland hat sich in Archangelsk ein Bureau gebildet, das u. a. eine Ausstellung französischer Erzeugnisse veranstalten und zwischen französischen und russischen Kaufleuten vermitteln wird. Ähnliche Bureaus sollen in den bedeutenderen Plätzen gegründet werden, sobald die alliierten Heere Ordnung geschaffen haben.

Die französische Abteilung der Lloyds Bank zu Paris eröffnet Zweigstellen in Brüssel und Antwerpen.

Die Gründung einer neuen französischen Exportbank mit einem Kapital von 250 Millionen Francs, wozu die Banque de France und der Staat je 50 Millionen beitragen sollen, steht bevor. Zweck der Einrichtung: finanzielle Unterstützung, Information betr. Kredit der Abnehmer, Eröffnung neuer Absatzgebiete.

England. Das Board of Trade hat eine Handels- und Patentkommission ernannt, die die Farbenfabrikation zu überwachen, die Industrie zur Herstellung bestimmter Erzeugnisse zu ermutigen und die Einfuhr benötigter Produkte in Qualität und Menge zu regeln und dafür jeweils Erlaubnis zu erteilen hat.

Die Vereinigung Londoner Großhändler in Tabak hat den Beschluß gefaßt, 5 Jahre lang keinen Handel mit deutschen und österreichischen Firmen oder in deutschen und österreichischen Fabrikaten zu pflegen.

Der Wert der Gesamteinfuhr 1918 belief sich auf 1319 Millionen (+ 255 Millionen Pfund Sterling), die Ausfuhr stellte sich auf 498 1/2 Millionen (— 28 1/2 Millionen Pfund Sterling).

Die Metallpreise (Loco-Notierungen London) am 30. Dezember 1918 im Vergleich mit dem 20. Juli 1914 stellen sich wie folgt:

	Kupfer	Zinn	Blei	Zink
30. Dez. 1918	112.—/—	250.—/—	30.10/—	54.—/—
20. Juli 1914	61.—/—	145.15/—	19.—/—	21.10/—

Belgien. Die Brüsseler Handelskammer faßte den Beschluß, alle Mitglieder, die feindlichen Staaten angehören oder keine bestimmte Nationalität haben, auszuschließen.

Spanien. Die Regierung hat die Erschließung der Kalilager von Lagrosán und Katalanien begonnen.

Die Herstellung von rotem Eisenoxyd und dessen Ausfuhr ist während der Kriegsjahre für Spanien von großer Bedeutung geworden. Während man früher auf den Bezug des Rohmaterials vom Persischen Golf her angewiesen war, hat die Förderung und Bearbeitung der Roteisensteinerze in der Provinz Jaén, 100 Meilen nordöstlich von Malaga, und auch in Salinas (Provinz Malaga) wesentliche Fortschritte gemacht. Die Industrie hat in den letzten Jahren eine solche Stärkung erfahren, daß sie als nennenswertes Plus in die Volkswirtschaft auch nach Friedensschluß eingesetzt werden muß. Zur Ausfuhr gelangten 1916 neben Rohmaterial 5655 Tonnen pulverisiertes Eisenoxyd, 1917 6055 Tonnen.

Italien. Die Regierung hat folgende vom Finanzminister für die Übergangszeit vorgeschlagene Maßregeln angenommen; es sollen bereitgestellt werden: 1800 Millionen Lire für Eisenbahnen, 1000 Millionen Lire für Hafen-Brücken- und Wegeanlagen, 500 Millionen für gemeinnützige Zwecke, weitere 500 Millionen Lire stehen zur Verfügung von Gemeinden, Provinzen, Konsortien und können von der „Caisse des dépôts et Consignations" in Form von Vorschüssen für verschiedene öffentliche Arbeiten erhoben werden.

Norwegen. In England wurden 310 000 Registertonnen Schiffsraum für norwegische Rechnung in Arbeit gegeben. Der Bau soll nach dem 1. 1. 1919 beginnen, die Auftraggeber sollen ebenso wie Inländer behandelt werden.

Spitzbergen. In Kristiania ist eine Gesellschaft in Gründung begriffen, die reiche, auf Spitzbergen kürzlich entdeckte Ölfelder ausbeuten soll. — Zur Erforschung von Kohlenvorkommen und der Phosphoritlager auf Kap Shordsen wurde bei der schwedischen Regierung eine Unterstützung von 50 000 Kronen beantragt.

Schweden. Die schwedische Filiale der Firma Stinnes beabsichtigt bei Södertälje ein großes Ein- und Ausfuhrgeschäft zu begründen, das den Austausch schwedischer Erze gegen Steinkohle betreiben wird.

Für die Weiterentwicklung des schwedischen Hüttenbetriebes von Bedeutung dürfte eine Neuerung in der Metallschmelztechnik sein, deren Hauptvorzug in großer Schnelligkeit bei Einfachheit und Billigkeit des Verfahrens besteht. Die neuen Öfen werden bereits in der Fabrik „Nygards bruk" hergestellt.

Finnland. Das alte Handelsabkommen zwischen Finnland und Deutschland hat beim Abschluß des Waffenstillstandes seine Gültigkeit teilweise verloren. Neue Verhandlungen zur Regelung der Handelsbeziehungen sind zurzeit im Gange.

Schweiz. Zur Förderung des Handels mit Schweden wurde in Basel eine schwedische Handelskammer errichtet.

Auf Veranlassung der Entente hat die schweizerische Bundesregierung beschlossen, daß die Warendurchfuhr nach Holland und Skandinavien, mit Ausnahme von Maschinen und Maschinenteilen, fortan nicht mehr über Deutschland, sondern über Frankreich stattfindet.

Griechenland. Die industrielle Nutzbarmachung der im Lande lagernden Weintraubenvorräte zur Herstellung von Alkohol für Motorzwecke sowie von Zucker zur Deckung des Inlandsbedarfes und für die Ausfuhr ist beabsichtigt. Die zurzeit lagernden Vorräte an getrockneten Beeren werden mit 80 Millionen, die durchschnittliche Jahreserzeugung mit 300 Millionen venezianische Pfund (480 g) angegeben.

II. Asien.

Japan. Die Webindustrie hat in der ersten Hälfte 1918 Gewinne erzielt, die die Hälfte des eingezahlten Aktienkapitals übersteigen. Die Gewinnziffer für 20 der bedeutendsten Webereien wird mit 51 855 000 Yen für die Zeit Januar bis Juli 1918 angegeben gegen 43 051 000 Yen im vorhergehenden Halbjahr.

Eine in der Gründung begriffene Aktiengesellschaft übernimmt die Erschließung der bedeutenden Wolfram-, Molybdän- und Wismutlager an der Nordostküste Japans.

Die Regierung hat, um aus der kolossalen Exportsteigerung, die Japan während des Krieges zu verzeichnen hatte, dauernden Nutzen zu ziehen, eine ständige Kontrolle und Veredelung der Exportgüter ins Auge gefaßt. Kraft der neuen Verordnungen ist die Ausfuhr aller Waren verboten, die keine „Certification Stamp" tragen oder sonstwie als kontrolliert gekennzeichnet sind.

Britisch-Indien. Dem letzten niederländischen Konsularbericht für Britisch-Indien sind nachstehende die Juteindustrie betreffenden Zahlen entnommen.

Die Anbaufläche und die Ernte in den Jahren 1911 bis 1918 stellten sich wie folgt:

	Anbaufläche in 1000 acres	Erntemenge in 1000 Ballen zu 400 Cls.
1911	3 107	8 235
1912	2 971	9 843
1913	2 911	8 894
1914	3 359	10 444
1915	2 376	7 341
1916	2 703	8 306
1917	2 729	8 840
1918	2 491	vermutlich 10 % niedriger als 1917.

Mittlerer Ausfuhrwert in Rupien

1909/10—1913/14	222 024 000
1915/16	156 420 000
1916/17	162 881 000

Bestimmungsländer	Mittlerer Prozentsatz in den Jahren 1909/10—1913/14	1915/16	1916/17
Großbrit. u. Irland	39,4 %	56,4 %	48,2 %
Vereinigte Staaten	12,5 „	17,8 „	22,9 „
Frankreich	10 „	5 „	8,3 „
Italien	4,8 „	10 „	7,1 „
Spanien	2,8 „	6,6 „	7 „
Brasilien	0,2 „	1,5 „	2,4 „
Rußland	1,5 „	1,5 „	2,2 „
Japan	0,5 „	0,8 „	0,8 „
Deutschland	21,5 „	— „	— „
Österreich-Ungarn	5,8 „	— „	— „
Andere Länder	1 „	1,3 „	1,1 „

Die Entwicklung der Juteindustrie seit 1880 kennzeichnet sich folgendermaßen:

Jahr	Anzahl Fabriken	Gesamtkapital in Mill. Rupien	Arbeiter	Anzahl Webstühle	Spulen
1880	22	27	27 494	4 946	70 840
1890	26	40	59 541	7 704	156 866
1900	34	68	102 449	14 119	295 302
1910	56	96	192 181	29 525	607 358
1914	64	120	216 288	36 050	744 289
1915	70	139	238 274	38 379	795 528
1916	70	132	254 143	39 890	812 421
1917	74	140	262 552	39 697	821 315

III. Afrika.

Die letzten Nummern des „Board of Trade Journal" beschäftigen sich viel mit den afrikanischen Kolonialländern. Eine Folge von Artikeln kennzeichnet Deutsch-Südwestafrika als ein gutes Absatzgebiet für die englische Industrie. Für die Goldküste, Nigeria und Togoland kommen interessante Zahlen für 1917 zur Veröffentlichung, denen wir folgende Ziffern entnehmen.

Goldküste.

Einfuhr in Pfund Sterling.

aus	1910	%	1913	%	1917	%
Großbritannien	2 037 412	75	2 468 604	70	2 235 439	69
Deutschland	324 660	12	386 670	11	—	—
Frankreich	16 900	1	44 299	1	56 429	2
Ver. Staaten	20 141	1	251 742	7	723 281	22
Holland	240 519	9	189 165	5	81 783	3

Ausfuhr.

nach	1913	%	1917	%
Großbritannien	3 416 637	68	3 588 743	65
Deutschland	899 468	17	—	—
Frankreich	455 583	9	666 249	12
Ver. Staaten	101 055	2	1 005 204	18
Nigeria	145 023	3	242 736	4

Nigeria. Der Einfuhrhandel für 1917 wird mit 7 544 000 Pfund Sterling angegeben und übertrifft das letzte beste Jahr, 1913, um 342 000 Pfund Sterling. Haupteinfuhrländer waren

	1917	1913
Großbritannien mit	5 641 000 £	4 931 000 £
Ver. Staaten „	698 000 „	302 000 „

Die Ausfuhr stellte sich 1917 auf 8 482 000 Pfund Sterling, d. h. auf 1 703 000 Pfund Sterling mehr als 1913. Davon gingen Waren im Werte von 1 118 000 Pfund Sterling nach den Vereinigten Staaten, die 1913 noch nicht am Export beteiligt waren. Unter den Ausfuhrprodukten weisen Palmkerne, Palmöl, Gummi, Kakao, Baumwolle, Erdnüsse die höchsten Zahlen auf.

Togoland. Das britische, besetzte Gebiet hat nach den Berichten für 1917 bereits wieder einen Aufschwung zu verzeichnen. Die Einfuhr über Lome stellte sich auf 345 866 Pfund Sterling, wovon 67 % auf England entfallen. Dazu kommen noch 105 753 Pfund Sterling für Waren, die über die Inlandgrenze importiert wurden. Für die Ausfuhr werden folgende Zahlen angegeben:

Über Lome:		
Rohprodukte	326 834 £	
Britische und fremde Fertigwaren	14 538 „	
Spezie	99 600 „	440 972 £
Über die Inlandgrenze:		
Zollpflichtige Waren	23 571 £	
Spezie	9 231 „	32 802 £
		473 774 £

Marokko. In der Ebene von Rio Martin sind durch einen Spanier Versuche gemacht worden, die bezwecken, die Baumwollkultur einzuführen. Die Versuche, besonders mit der Louisiana-Pflanze sollen befriedigend ausgefallen sein. Man hofft, Marokko in absehbarer Zeit zu den Baumwollländern zählen zu können.

IV. Nord-Amerika.

Vereinigte Staaten. Über die Finanzlage gibt ein Rundschreiben des Guaranty Trust nachstehendes bekannt: Infolge dieses Krieges ist die Verschuldung der Vereinigten Staaten im Auslande von rund 800 Millionen Pfund Sterling um mindestens 600 Millionen Pfund Sterling herabgemindert

worden. Daneben haben Privatkapitalisten zwischen 300 und 400 Millionen Pfund Sterling an ausländische Regierungen ausgeliehen, während unsere Regierung über 1 560 Millionen Pfund Sterling in Krediten den Verbündeten eingeräumt hat. Die jährliche Verzinsung dieser Verschuldung an uns wird sich auf mehr als 80 Millionen Pfund Sterling belaufen, und es ist anzunehmen, daß die privaten Kreditoren vorerst nicht auf Rückzahlung bestehen werden, solange die Zinszahlungen regelmäßig erfolgen.

Die Errichtung eines Exporttrustes zur Eroberung des europäischen Marktes ist durch 28 führende Stahlfirmen geplant.

Der „Wirtschaftliche Nachrichten-Dienst" vom 23. November 1918 bringt eine Tabelle, die die Ausfuhr von Farbstoffen in den letzten 3 Jahren charakterisiert. Ausgeführt wurden:

	in 1000 Dollar		
	1915/16	1916/17	1917/18
nach Frankreich	247	669	1 630
„ Italien	905	1 271	1 182
„ Rußland	220	305	142
„ Spanien	170	901	786
„ Großbritannien	707	2 159	2 569
„ Kanada	1 813	1 780	1 419
„ Mexiko	99	424	381
„ Argentinien	123	263	503
„ Brasilien	71	1 203	1 282
„ Britisch-Indien	104	6 067	1 948
„ Japan	167	511	3 233
„ anderen Ländern	407	1 158	1 846

Während das Jahr 1913/14 noch einen Einfuhrüberschuß von 7,2 Millionen Dollar auswies, zeigt 1917/18 einen Ausfuhrüberschuß von 14,4 Millionen Dollar.

Die leitenden Kupferproduzenten haben eine Kupferausfuhrgesellschaft gegründet, um die Konkurrenz auszuschalten.

Über die gesamte Geldzirkulation in den Vereinigten Staaten (abzüglich aller Beträge in den Kassen des Schatzes und der Fed. Res. Bank) am 1. September 1918 im Vergleich zum 1. Februar 1917 unterrichtet nachstehende den „Economisehe statistisehe Berichten" entnommene Tabelle:

in Dollar:	1. Febr. 1917	1. Sept. 1918	Zu- od. Abnahme
Goldmünzen und Goldzertifikate	1 923 388 291	913 282 661	— 1 010 105 630
Fed. Res.-Noten inkl. Fed. Res.-Bk.Noten	261 944 910	2 111 896 668	+ 1 849 951 758
Alle übrigen Geldmittel	1 731 139 217	1 627 467 179	— 103 672 038
	3 916 472 418	4 652 646 508	+ 736 174 090

V. Süd- und Mittelamerika.

Argentinien. Im Grubengebiet von Plaza Huineal wurden bei Bohrungen, die das Zentral-Bergbau-Amt zu geologischen Zwecken vornehmen ließ, nur 700 m von der Bahnlinie entfernt, Erdölquellen entdeckt. Über ihre wirtschaftliche Bedeutung ist noch nichts Näheres bekannt.

Einem Bericht des Ackerbauministers zufolge stellt sich die neue Ernte für Getreide auf 5 015 000 t, für Flachs auf 705 000 t und für Hafer auf 64 000 t. Der Präsident hat dem Kongreß ein Gesetz vorgelegt, das die Hebung des Handelsschiffbaus durch für 40 Jahre zu gewährende Subsidien bezweekt.

Brasilien. Die Baumwollernte 1917/18 stellt sich auf 90 400 000 kg, d. h. ungefähr auf die Menge, die im letzten Jahre mit 1 500 000 Spindeln verarbeitet wurde. Für die Zeit 1910/14 stellte sich die mittlere Jahresproduktion auf 82 600 000 kg.

Peru. Der Präsident hat eine Erhebung angeordnet, derzufolge jeder Produzent, der für den Export arbeitet, seine Produktions- und Exportziffern für die letzten beiden Jahre angeben soll. Zweck der Erhebung ist die Feststellung des investierten und benötigten Kapitals.

Uruguay. In Montevideo findet ab 26. Januar 1919 eine Exposicion Agricola Industrial Sud Americana statt, deren Hauptaufgabe darin bestehen soll, Südamerika zu zeigen, was die südamerikanischen Staaten während der Kriegszeit geleistet haben, und sie zu engerem Zusammenschluß anzuspornen.

Venezuela. „Handelsberichten" vom 2. 1. 1919 veröffentlichen den Konsularbericht für 1917, dem folgende Tatsachen entnommen sind. Außerhalb der allgemeinen Krisis stehend, konnten alle Ausgaben gedeckt sowie bedeutende Mittel für Wege und Bahnbau bereitgestellt werden. Industrie allgemein gut beschäftigt, neue Werke gegründet oder in der Gründung begriffen. Handel teilweise lahmgelegt; einige Firmen verzeichnen jedoch hohen Gewinn. Einfuhr stark zurückgegangen, dafür der Bedarf durch einheimische Industrie gedeckt. Die Carribeau-Petroleum Co. versieht das Land mit Petroleum, Gasolin und Nebenprodukten; die Webereien von Caracas und Valencia liefern Baumwollwaren, eine Papierfabrik in Caracas, eine Glasbläserei, die ihren Betrieb sehr vergrößerten, decken ihrerseits den Bedarf. Drei Hutfabriken, verschiedene Gerbereien, die die Häute des dort geschlachteten Viehs verarbeiten, Holzsägemühlen, die billige Möbel herstellen, fanden reiche Beschäftigung. Ausfuhr zeigt Steigerung für Mais, Zucker und Petroleum, in geringerem Maße auch für Gummi, Stärke, Hutstroh, Kokosöl, Knochen, Wolle, Sohlleder u. a. m. — Bankgründung: Royal Bank of Canada, Errichtung einer Filiale zu Anfang 1917. — Landbau: Neben Kakao und Kaffee neuerdings Zucker und Baumwolle, welch letztere besondere Aussichten für die Zukunft gestattet.

Mexiko. Die Regierung beabsichtigt dem Kongreß ein neues Erdölgesetz vorzulegen, das die Rechte der inländischen wie der ausländischen Eigentümer in gleicher Weise gewährleistet.

Die Reichseinkünfte für das vom 1. September 1917 bis 1. September 1918 laufende Rechnungsjahr werden mit insgesamt 149 Millionen Pfund Sterling angegeben, denen geschätzte Ausgaben von 155 Millionen Pfund gegenüberstehen.

VI. Australien.

Australien. Über die Ein- und Ausfuhr des australischen Staatenbundes im Rechnungsjahr 1917/18 (Schluß 30. Juni 1918) verglichen mit dem Vorjahr unterrichten folgende „Handelsberichten" vom 2. Januar 1919 entnommene Tabellen:

Einfuhr (Wert in Pfund Sterling).

Artikel:	1916/17	1917/18
Lebensmittel (tierische)	1 156 816	1 080 332
„ (pflanzliche)	3 637 385	1 901 325
Erfrischende Getränke	2 170 450	1 842 202
Liköre	1 860 407	1 351 576
Tabak	1 115 010	547 823
Fasern, Garn usw.	2 594 190	3 187 438
Kleiderstoffe, Gewebe, Schuhe, Koffer usw.	24 120 355	21 681 686
Öle, Fette	3 128 710	2 969 150
Maschinen, Eisen, Stahl	13 152 828	9 651 991
Gummi, Leder	1 867 696	1 641 007
Papier	4 462 040	2 976 553
Drogen, Chemikalien	3 290 526	3 357 724

Ausfuhr (Wert in Pfund Sterling).

Lebensmittel (tierische)	15 381 421	14 979 302
„ (pflanzliche)	19 231 495	13 795 015
Wolle, Felle	31 697 603	27 911 239
Fette	1 653 259	1 337 957
Erze, Metalle	11 153 827	8 266 539
Pferde	342 897	502 557
Kleiderstoffe, Gewebe	675 445	1 167 784
Steinkohle	415 560	256 473
Leder	1 197 992	785 172
Häute	346 266	364 417
Kaninchen und -felle	441 491	1 158 466
Schaffelle	1 152 944	827 399
Andere Felle	332 947	502 425
Zimmerholz	300 706	240 147
Wein	111 628	101 987
Erfrischende Getränke	57 880	124 792

Die Zahlen entstammen dem Melbourner Konsularbericht.

Weltverkehr.

Bearbeitet von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

I. Landverkehr.

Europa.

Die geplante Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen als verlustbringendes Geschäft. Laut Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1844 ist für den Fall der Verstaatlichung die Zahlung des fünfundzwanzigfachen Betrages des dreijährigen Ertragsdurchschnitts vorgesehen. Nach fachmännischen Berechnungen sind zur Übernahme der Bahnen 1 174 301 000 Pfund Sterling Staatspapiere nötig, die zu 5 v. H. eine Verzinsung von 58 715 000 Pfund Sterling erfordern würden. Das Reineinkommen aller englischen Eisenbahnlinien im letzten Friedensjahr 1913 betrug aber nur 52 131 000 Pfund Sterling, so daß sich ein Reinverlust von 6 584 000 Pfund Sterling jährlich für den Staat ergeben würde. Die ungeheure Steigerung der Unkosten läßt aber erwarten, daß sich noch ein viel schwererer als der oben berechnete Verlust aus einem Staatsbetrieb der Eisenbahn ergeben wird. (Finaucial Times, 13. XII. 18.)

Vorarbeiten zum Gibraltartunnel sollen nach einer königlichen Verordnung in Spanien in Angriff genommen werden. Gegenüber dem früheren Plane eines Tunnels zwischen Gibraltar und Ceuta will Spanien um seiner Marokkopolitik willen den Tunnel von Tarifa, also von spanischem Gebiet, in einer Entfernung von 22 km von Gibraltar aus bauen. Das Meer ist von der bei Tarifa südlich ins Meer hinausragenden Punto Marroqui bis zum nächsten Punkte des afrikanischen Festlandes nur etwa 13 km breit, aber über 300 m tief. Die technischen Schwierigkeiten sind jedenfalls nicht gering. Schwierig wird es auch sein, für das mit 250 Mill. Francs veranschlagte Anlagekapital den entsprechenden Nutzungswert zu finden, zumal wenn sich Frankreich und England mit Rücksicht auf ihre besonderen Interessen zurückhaltend stellen würden.

(Tägl. Rundschau, 4. II. 19.)

Französisches Kapital für griechische Bahnbauten. Von griechischer Seite werden Verhandlungen mit Pariser Banken über die Finanzierung neuer Bahnbauten in Griechenland geführt. In erster Linie handelt es sich dabei um einen Bahnbau Drama—Kawalla.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eis.Verw., 1. II. 19, S. 87.)

Asien.

Erweiterung des Bahnnetzes in Korea. Die südmandschurische Eisenbahn hat die Konzession für den Bau einer Linie von Yusong nach Kyongsong und einer zweiten von Yunghöng nach Hamhöng erhalten. Die erste Strecke ist 10, die zweite ungefähr 30 Ml. lang. Der Bau soll noch in diesem Jahre begonnen werden.

(Der neue Orient, 1919, S. 228.)

Afrika.

Eine Bahn zu den Braunkohlenlagern am Kap Bon (Tunis) ist fast vollendet. Die erst jüngst entdeckten Kohlenlager sind verhältnismäßig leicht abzubauen; nach den bisherigen Ergebnissen sind die Kohlen von guter Beschaffenheit. Es wurden im Jahre 1917 32 000 t gefördert, man rechnet für das laufende Jahr auf eine Ausbeute von etwa 50 000 t, die unzweifelhaft einer Steigerung fähig wäre, wenn die Transportschwierigkeiten bewältigt werden können.

(Der neue Orient, Bd. IV, S. 163.)

Amerika.

Verstaatlichung der vereinsstaatlichen Eisenbahnen? Ein Vorschlag des Staatssekretärs Mac Adoo, daß der Betrieb der Eisenbahnen durch die Bundesregierung vom 1. Januar 1919 an noch 5 Jahre dauern solle (statt 21 Monate nach Friedensschluß, wie gesetzlich vorgesehen), gilt als der erste Schritt zur dauernden Verstaatlichung der Bahnen. Mac Adoo soll vor einiger Zeit hervorragende Eisenbahnmänner zu sich nach Washington gebeten und ihnen geradeheraus gesagt haben, daß, wenn sie auf die fünf Jahre nicht eingingen, die Regierung die Bahnen den Gesellschaften sehr bald zurückgeben und sie zwingen würde, sie ohne Staatshilfe aus eigenen Mitteln zu betreiben; es ist ihm darauf erwidert worden, daß dann nicht mehr als ein Dutzend Bahnen dem Bankerott entgehen werde.

(Financial Times, 14. XII. 18.)

Australien.

Eisenbahnbaupläne für Nordaustralien. Die australische Bundesregierung plant angesichts des Friedens den Bau von Eisenbahnen im Northern Territory, um die glänzenden Hilfsquellen des Landes zu entwickeln.

(Financial News, 3. I. 19.)

II. Wasserverkehr.

a) Seeschiffahrt.

Allgemeines.

Der Weltschiffbau 1918 hat nach den bisher vorliegenden Angaben eine Leistung von ungefähr 4,8 Mill. Br.-T. ergeben. Bis 1. November 1918 waren 4 008 821 Br.-T. fertiggestellt. In den letzten beiden Monaten trat ein gewisser Rückgang ein, da man in England den Bau von Einheitsschiffen, in den Vereinigten Staaten den Bau von hölzernen Schiffen stark einschränkte. Die Jahreserzeugung von 1918 ist damit um ungefähr eine Million Br.-T. größer als die des Vorjahres und um die gleiche Menge größer als im bisher besten Friedensjahr. (Schiffahrt-Ztg., 1. II. 19, S. 6.)

Flottenbestand der größten Reedereien (bei einigen englischen Reedereien sind nicht alle Schiffe mit eingeschlossen, die ihrer Kontrolle unterstehen):

	1914/15		1918/19	
	Anzahl Schiffe	Br.-Reg.-T.	Anzahl Schiffe	Br.-Reg.-T.
Hamburg-Amerika-Linie	205	1 150 590	114	621 826
Peninsular & Oriental	64	529 303	60	470 593
Nippon Yusen Kaisha	90	402 836	104	464 746
White Star	32	471 063	27	381 827
French Line	85	363 272	85	370 562
Norddeutscher Lloyd	149	784 878	75	349 981
Royal Mail	62	306 031	55	325 191
Stand. Oil of New Jersey	1	8 374	48	285 229
Cunard	29	343 251	24	263 218
Canadian Pacific	65	250 600	60	247 273
Furness-Withy	55	143 968	62	219 779
Prince Line	42	164 504	37	165 004

	1914/15 Anzahl Schiffe	1914/15 Br.-Reg.-T.	1918/19 Anzahl Schiffe	1918/19 Br.-Reg.-T.
American-Hawaiian . .	26	177 008	19	133 165
Ellerman-Bucknall . . .	29	139 748	28	130 290
Atlantic Transport . . .	14	106 694	15	122 639
Southern Pacific	23	108 533	25	114 155
Holland-Amerika-Linie .	20	140 366	14	114 117
Navigaz. Gen. Italiana .	14	96 780	17	112 547
Luckenbach Steamship Co.	32	70 702	24	59 547

(Lloyds Register.)

Europa.

Freihafen Triest? Einer der wichtigsten Beschlüsse der bevorstehenden Friedenskonferenz wird jener sein, der über das Schicksal des Hafens von Triest entscheidet. Es ist zu hoffen, daß dabei nicht rein italienische Interessen über das wirtschaftliche Wohl einer in blühender Entwicklung gewesenen Hafenstadt und des gesamten weitreichenden Hinterlandes gestellt werden. Triest ohne Handelsflotte ist undenkbar ebenso wie Triest ohne Hinterland. Die Aufrichtung politischer und Zollschranken würde den Niedergang von Triest bedeuten, denn die für diesen Fall von Italien versprochene Industrialisierung Triests als Ersatz für die Schiffahrt würde nicht genügen und auch mit derartigen Schwierigkeiten verbunden sein, daß sie unmöglich oder unwirtschaftlich sein würde. Die neugebildeten Staaten des Hinterlandes von Triest, Slawen und Deutsche, würden in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung bedroht sein. Es ist zu hoffen, daß durch Aufrichtung des Freihafens von Triest der einzige Ausweg, der Ruhe bringen würde, gefunden wird. Zugleich muß auch die Internationalisierung der ehemaligen Staatsbahnstrecke Triest—Görz—Aßling—Villach gefördert werden. Jede andere Lösung des Triester Problems würde über kurz oder lang zu neuen politischen und wirtschaftlichen Kämpfen führen.

(Schiffahrt-Ztg., 11. I. 19, S. 7.)

Freihäfen in der Schweiz werden von den Schweizer Handelskreisen vom Bundesrat verlangt. Es wird auf die bedeutenden Zollfreihäfen bzw. Freihafenbezirke in Kopenhagen, Hamburg, Triest und Fiume und die ähnlichen Einrichtungen in Altona, Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Emden, Stettin, Gotenburg, Venedig und Genua hingewiesen. In der Schweiz geht man von dem Gedanken aus, daß das Land nach dem Kriege zu einem großen Warenstapelplatz gemacht werden könne, und verlangt aus diesem Grunde die Errichtung von Handelsfreihäfen in Basel, Genf und Locarno. Die Befürworter dieses Gedankens stützen sich auf die Annahme, daß mit der Schaffung von Binnenwasserstraßen (Rhein, Rhone, Po) und der Öffnung des direkten Zuganges zum freien Meere die Schweiz sich wegen der billigen Wasserfrachten und wegen ihrer besonderen verkehrsgeographischen Lage in zunehmendem Maße zum internationalen Handelsplatz werde entwickeln können. Von der Stellungnahme des Bundesrates ist bis jetzt nichts bekannt geworden. (Prometheus, 11. I. 19, Beiblatt S. 57.)

Norwegische Freihäfen-Pläne. In Norwegen werden Pläne eines Freihafens in Christiania und in Stavanger erwogen. Hier gedenkt man, einen direkten Hafen für überseeische Routen anzulegen. Von großem Interesse sind auch die Freihäfenpläne in Ostfinmarken, wo man den Verkehr nach der Murmanküste und Archangelsk ausnutzen will. Es wird nämlich erwartet, daß der englisch-amerikanische Handel mit Rußland nach Herstellung geordneter Verhältnisse diesen Weg gehen wird. Augenblicklich bewerben sich um die Anlage eines Freihafens Vardö und Vadsö, ferner Kirkenes, das die größten Aussichten zu haben scheint.

(Tidens Tegn, 13. I. 19.)

Aufblühen des spanischen Schiffbaues. Vor dem Kriege konnte von einer wirklichen Schiffbauindustrie in Spanien kaum gesprochen werden. Die größte Tonnage, die von den drei vor dem Kriege in Spanien vorhandenen Werften in einem Jahre zu Wasser gelassen wurde, war etwa 10 000 t. Bald nach Ausbruch des Krieges trat hierin eine grundlegende Änderung ein. Es wurden verschiedene neue Werften gegründet und noch bestehende Holzschiffswerften für den Bau von Stahlschiffen hergerichtet. Ende 1917 verfügten die spanischen Werften über einen Auftragsbestand von 100 000 t, der sich bis Mitte 1918 auf 180 000 t erhöhte. Die größte Werft des Landes ist die Sociedad Española de Construccion Naval, an der neben englischem Kapital auch die spanische Regierung beteiligt ist, mit Werftanlagen in Ferrol, Cartagena und Matagorda. Die zweitgrößte Werft ist die Compania Euskalduna in Bilbao.

(Schiffahrt-Ztg., 18. I. 19, S. 7.)

Asien.

Schiffbau in Japan vor dem Kriege und während desselben. Im Jahre 1913 baute Japan nur 2,1 v. H. der Welttonnage, 1916 dagegen 9,9 v. H. Vor dem Kriege besaß es 9 Werften, im Juli 1917 29. 1917 baute es 56 Schiffe mit einem Raumgehalt von 227 850 t. Es hoffte 1918 98 Schiffe mit 610 000 t zu bauen. Nach amtlichen Berichten soll die Zahl der japanischen Handelsschiffe 2110 betragen mit 1 707 325 t Rauminhalt. (La Métropole, 30. XI. 18.) — 1917 wurden in Japan über 50 000 t hölzerne Segelschiffe und Dampfer gebaut. Von letzteren waren 44 zwischen 20 und 100 t, 51 zwischen 100 und 1000 t, 6 über 1000 t.

(New Yorker „Journal of Commerce", 14. XI. 18.)

Japanischer Dampferverkehr Japan—Südafrika—Brasilien. Die 1912 ins Leben gerufene Dampferverbindung der „Japanischen Postdampfergesellschaft" hat seit Februar 1918 zu einem regelmäßigen zweimonatlichen Dienst über Südafrika geführt; die Dampfer berühren Kapstadt, Rio de Janeiro, Santos und Buenos-Aires; als zweite Gesellschaft ist die „Osaka-Shosen-Kaisha", die ihre Fahrten 1917 begann, auf den Plan getreten, und jetzt hat als dritte die „Nippon-Yusen-Kaisha" den Wettbewerb aufgenommen.

(Der neue Orient, Bd. IV, S. 155.)

Motorschiffsverkehr Nordamerika—Manila. Die „Eastasiatic Company" hat einen Motordienst mit Schiffen von 9000 t begonnen, die seinerzeit auch die Häfen von Niederländisch-Indien anliefen; man beabsichtigt jedoch noch größere von 12 000 t zu verwenden. Die „Panama" ist mit einer 3500-PK-Rohöl-Dieselmaschine ausgerüstet und läuft 12 Knoten die Stunde; sie kann 1200 t Brennstoff laden, was für eine Fahrt von sechs Monaten genügt. Der Plan lag schon vor dem Kriege vor, mußte aber zurückgestellt werden. Die Linie ist die zweite Motorschifflinie, die andere ist die englische Glenlinie zwischen England und China.

(Der neue Orient, Bd. IV, S. 157.)

Japanische Konkurrenz gegen die holländisch-indischen Dampfschiffahrtslinien. In Nord-Celebes, der Tominibucht, den Sangi- und den Talaurinseln herrscht seit Monaten ein schwerer Konkurrenzkampf zwischen der Nippon Yusen Kaisha, der Osaka Shosen Kaisha, der Java-China-Japan-Linie und der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij. Seitdem jedoch in letzter Zeit die beiden japanischen Linien Menado und Gorontalo aufsuchen, ist die Java-China-Japan-Linie gezwungen, gleichfalls beide Häfen anzulaufen, deren primitive Hafeneinrichtungen großen Schiffen viele Schwierigkeiten bereiten. Die Osaka Kaisha plant auch auf mehreren gewinnbringenden Linien der Paketvaart Schiffe einzustellen, sogar in der Fahrt Indien—Holland, denn sie hat in Japan 8 große kombinierte Passagier- und Frachtdampfer mit einer Ladefähigkeit von 8—10 000 t vom Stapel gelassen, die nach Friedensschluß eine regelmäßige monatliche Verbindung zwischen Japan und Holland über Java und London oder Southampton unterhalten werden.

(Nieuwe Rotterdamsche Courant, 17. I. 19.)

Amerika.

Die amerikanische Handelsflotte bestand Anfang Dezember 1918 aus 1842 Dampfern und 772 Segelschiffen mit 10 334 196 (d. w.) t. (Off. U. S. Bulletin, 12. XII. 18.)

Die Ergebnisse des vereinsstaatlichen Schiffbaus im Kriege stellen sich laut amtlichen Feststellungen des Schiffahrtamts folgendermaßen:

	Seeschiffe		Binnenschiffe	
	Zahl	t	Zahl	t
2. Halbjahr 1916	79	206 203	574	114 473
1. „ 1917	116	393 748	778	98 235
2. „ 1917	163	423 820	642	118 493
1. „ 1918	247	823 872	570	64 608
Juli-August 1918	163	502 717	207	22 973

(Handelsberichten, Haag.)

Fiasko des amerikanischen Schiffsbaus? Der norwegische Reeder Chr. Hannevig, der aus New York in London ankam, äußerte: Der Bau der amerikanischen Handelsflotte durch den Staat bedeutet hinsichtlich Ausführung und Unkosten ein Fiasko. Sollte die amerikanische Regierung auf dieser Grundlage die Schiffahrt verstaatlichen wollen, so wäre das eine Torheit, weil der Schiffsbau außerordentlich teuer wird, und die schlechten Kalkulationen nur von den ungewöhnlich hohen Arbeitslöhnen übertroffen werden. Infolge der Regierungsmaßnahmen kosten die in letzter Zeit fertiggewordenen Schiffe bis zu 400 Dollar die Tonne, ein Preis, zu dem kein Privatmann Schiffe kaufen kann. Außerdem ist die amerikanische Nation ohne alle Seefahrtstraditionen. Einzig durch Überlassung des Schiffsbaus an Privatfirmen und durch Aufhebung der staatlichen Beschränkung würde Amerika wettbewerbstähig werden können.

(Morgenbladet-Christiania, 4. I. 19.)

Die Einnahmen des Panama-Kanals 1918 betrugen 6 414 570,25 Dollar, die Ausgaben 20 787 624,92 Dollar.

(Official Un. States Bulletin, 5. XII. 18.)

b) Binnenschiffahrt.

Europa.

Die Winterhäfen der Donau. Nachstehende Aufstellung zeigt die Anzahl der Donauhäfen und ihre Entfernung voneinander:

Regensburg, Winter- und Umschlaghafen	
Deggendorf, Winterhafen	94 km
Passau, Winter- und Umschlaghafen . . .	59 „
Linz, Winterhafen	92 „
Korneuburg, Privathafen	194 „
Freudenau (Wien), Handelshafen	23 „
Fischamend, Winterhafen	15 „
Preßburg (Pozsony), Handelshafen	39 „
Komorn (Komárom), Winterhafen	109 „
Budapest, Winter-, Werft- und Handelshafen	115 „
Tass, Nothafen	65 „
Szegszard, natürlicher Hafenarm	88 „
Baracska, Winterhafen	89 „
Semlin (Zimony, Zemun), Winterhafen . .	267 „
Pancsova, Winterhafen	20 „
Orsova, Winterhafen	202 „
Turn-Severin, Nothafen im offenen Strom .	22 „
Flamunda, natürlicher Hafenarm	334 „
Giurgevo, künstlicher Hafen	99 „
Braila, künstlicher Hafen	319 „
Galaz, künstlicher und Winterhafen	20 „
Sulina, Seehafen	167 „

(Rechtsrat Ditthorn im „Rhein", 17. I. 19, S. 14.)

Die ungarischen Wasserstraßen. Für die ungarische Schiffahrt kommen folgende Wasserstraßen in Betracht: die Donau und ihre Nebenarme 1170 km, die Theiß bis Tiszaujlal 694 km, die Drau bis Gyékényes 196 km, die Save bis Caprag 598 km, der Plattensee 80 km, die Maros bis Piski 343 km, die Kulpa bis Karlstadt 135 km, die Va bis Tornoc 68 km, die Temes bis Botos 87 km, die Szamos bis Szatmar 85 km, die Sajo bis Banréve 115 km, die Körös bis Békésgyula 140 km, die Sio bis zum Plattensee 110 km und die Béga bis Kistopoly 156 km, zusammen 4022 km. Nach dem heutigen Zustand der Flußläufe sind aber bei normalem Wasserstand nur etwa 2000 km schiffbar: Donau und Nebenarme 1000 km, die Theiß bis Tiszafüred 420 km, die Drau bis Bares 130 km, die Save bis Caprag 600 km, auf dem Plattensee 80 km, die Maros bis Mako 20 km, die Körös bis Szarvas 30 km, die Béga bis Temesvár 100 km. Auf der Donaustrecke oberhalb Budapest wurden Regulierungsarbeiten bis Dunaradvany vorgenommen, große Fortschritte wurden ferner gemacht auf der Strecke von Gönyü bis Dévény. Südlich von Budapest sind die Regulierungsarbeiten bis Baja zum größten Teil beendet. Von Baja bis zur Draumündung sind nur jene Arbeiten durchgeführt, die als Schutz gegen die Eisbrandung notwendig waren. Die notwendigsten Arbeiten geschahen auch nur auf der Strecke von der Draumündung bis Semlin. Auf der Save wurden an der bosnisch-kroatischen Grenze Furtenregulierungen vorgenommen. Auf der Kulpa wurden bei Sisek Regulierungsarbeiten durchgeführt und die Pläne der Kanalisierung bis Karlstadt ausgearbeitet. Auf der Theiß wurden von Tiszafüred bis Vasarosnamény Regulierungsarbeiten in Angriff genommen. Von den Nebenflüssen der Theiß ist die Harmas-Körös auf der 30 km langen Strecke bis Szarvas schiffbar gemacht. Auf der Maros kann die Schiffahrt nur bis Mako betrieben werden. Die Kanalisierung der Béga auf der 115 km langen Strecke bis Temesvár ist im Jahre 1917 beendet worden. Auf der Sio sind die Arbeiten bis zur Einmündung in die Donau im Zuge.

(Denkschrift der Ungar. Landeswasserbau-Direktion.)

Die Kanalisierung der Maas, die von der Niederländisch-Belgischen Kommission bereits 1906 geplant war, ist durch die Kriegsereignisse natürlich in ihrer Ausführung behindert worden. Immerhin ist auf der niederländischen Seite mit den Kanalisierungsarbeiten begonnen worden. Für die Strecke Eisden—Grave sind 15 Stauschleusen vorgesehen, Wessem und Nederweert sollen durch einen Kanal verbunden werden. Ein anderer Kanal ist von Grave nach dem Waal vorgesehen. Die Gesamtkosten waren auf etwa 80 Millionen Gulden veranschlagt, werden sich aber infolge der inzwischen eingetretenen Preisverschiebung wesentlich vermehren.

(Prometheus, 11. I. 19, Beil., S. 57.)

III. Luftverkehr.

Europa.

Die erste deutsche Flugpostlinie. Ein täglich zweimaliger Luftpostverkehr Berlin—Weimar ist für die Dauer der Weimarer Nationalversammlung von der Deutschen Luftreederei in Berlin-Johannistal eingerichtet worden.

Eine Flugpost im Engadin. Es ist eine Gesellschaft in Bildung begriffen, die einen Luftdienst für Passagiere im Engadin betreiben will. Auch ein Verkehr zwischen Zürich und dem Engadin mit einer Landungsstelle in St. Moritz, Samaden oder Sils Maria soll eingerichtet werden.

Holländischer Luftpostdienst Vlissingen—London. Mitglieder der Handelskammer Vlissingen haben mit der Kommission für den Luftpostverkehr Besprechungen über die Einrichtung einer Luftpostverbindung Vlissingen—London abgehalten, in der sie darauf hinwiesen, daß Vlissingen nach seiner geographischen Lage der geeignetste niederländische Ausgangspunkt für die einzurichtende Linie sei.

(Automobilwelt-Flugwelt, 19. I. 19.)

Luftpost Paris—Brüssel. Von französischer militärischer Stelle wird die sofortige Aufnahme des Luftbriefdienstes Paris—Brüssel mit Postabwurf in Lille bekanntgegeben. Die Entfernung Paris—Brüssel über Lille beträgt 300 Kilometer. (Tägl. Rundschau, 18. I. 19.)

Asien.

Eine Luftpost in Sibirien. Eine „Anglo-Russian and Trans Siberian Aerial Travel and Transport Syndicate Ltd." wurde ins englische Handelsregister eingetragen. Sie plant einen „Aërobus"-Verkehr mit Flugzeugen und Luftschiffen durch ganz Sibirien. (Financial News, 16. XII. 18.)

Afrika.

Eine Kap-Kairo-Luftpost. Das Luftministerium entsandte nach Mittelafrika zwei Abteilungen von Fliegern mit Flugzeugen und Ausrüstungsgegenständen, um eine Luftverbiuduug von Kairo nach Kapstadt einzurichten.
(Reuter-Meldung.)

Amerika.

Vom Luftpostverkehr New York—Chicago, der Anfang Dezember eröffnet werden sollte, wird gemeldet, daß die Strecke aus folgenden Teilen zusammengesetzt ist:

New York—Bellefonte (Penns.)	215 miles
Bellefonte—Cleveland (Ohio)	215 „
Cleveland—Chicago	323 „
Summa:	753 miles

Die ganze Strecke soll in 10 Stunden durchflogen werden.
(New York Herald.)

Australien.

Ein Luftpostverkehr Indien—Singapur—Australien wird im Anschluß an die schon früher erwähnte Luftlinie England—Indien geplant. (Reuter-Meldung.)

IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

Allgemeines.

Drahtlose Telegraphie auf Handelsluftschiffen. Einem Ausfrager teilte der leitende Direktor der Marconi-Gesellschaft mit, seine Gesellschaft sei bereit, in der gleichen Weise wie Schiffe auch alle Luftfahrzeuge mit Apparaten für drahtlose Telegraphie und einem Beamten dafür gegen eine feste Jahressumme auszurüsten. Sie werde außerdem mit Hilfe eines besonderen Kartensystems und ihrer Außenstationen nicht nur den Luftfahrzeugen stets die Orientierung ermöglichen, sonderu auch einen besouderen Wetter- und Luftberichtsdienst für Luftfahrzeuge ins Leben rufen.
(Financial Times, 18. XII. 18.)

Amerika.

Ein unabhängiges Seekabelnetz der Vereinigten Staaten ist im Anschluß an die im Kriege mit der englischen Telegraphenzensur gemachten Erfahrungen in Aussicht genommen.
(Times, 10. XII. 18.)

Die Verstaatlichung des Telegraphen- und Telephonverkehrs in den Vereinigten Staaten. Der Vorsitzende des Postausschusses des Repräsentantenhauses hat einen Gesetzentwurf eingebracht, wonach die Regierung die Telegraphen- und Telephonlinieu als Hilfsdienstzweig der Postverwaltung dauernd übernehmen soll. Dem Generalpostmeister gegenüber habe sich Wilson zugunsten einer solchen Maßregel ausgesprochen. (Financial News, 14. XII. 18.)

Seekabelverbindung Rio—Kuba. Die Central and South American Telegraph Co. hat am 5. November 1918 von der brasilianischen Regierung die Konzession erhalten, ein Kabel von Rio de Janeiro nach Kuba zu legen. Im Februar 1918 erhielt dieselbe Gesellschaft die Konzession, Rio durch Kabel mit Buenos Aires zu verbinden.
(New Yorker Staatszeitung, 6. XI. 18.)

Bücherbesprechungen.

Arthur Klarner, Direktor der technischen Messe: **Die Leipziger Mustermessen als Maschinenmarkt.** Allg. Verlagsgesellschaft, München. 27 Seiten. Preis 1 Mark.

Die geschichtliche Entwicklung der Leipziger Messe ist bekannt. Sie entstand aus dem Bedürfnis heraus, den Warenaustausch zu zentralisieren und damit zu vereinfachen und zu verbilligen. Verfasser will mit seiner zeitgemäßen Broschüre, die als ein Beitrag zur Neuorientierung im wahren Sinne des Wortes gelten kanu, das Verständuis für die Leipziger Messe, als Zentralisationspunkt des Deutschen Außenhandels, in weiteste Kreise tragen. Klaruer teilt seiue Ausführungeu in sieben Hauptabschnitte ein und zwar: I. Entwicklung und Bedeutung der Leipziger Messen; II. Richtlinien für die Umschaltung der Industrie vom Krieg zum Frieden; III. Richtlinien für die Wiederaufnahme des Exports; IV. Ausstellung oder Maschinenmarkt; V. Ausstellerangelegeuheiten; VI. Die Maklerstelle; VII. Die Organe der „Technischen Messe". Die Firmen, die über das Wesen und die Bedeutung der Leipziger Mustermesseu uoch nicht hinreichend orientiert sind, sei diese lesenswerte, interessante und anregende Broschüre wärmstens empfohlen.
Red.

Robert Hoeniger: **Das Deutschtum im Ausland vor dem Weltkrieg.** 2. Aufl. 131 S. Leipzig u. Berlin 1918, B. G. Teubner. Aus: Natur und Geisteswelt. Nr. 402.

Das Buch ist, wie auch das Vorwort angibt, nur wenig verändert gegen die erste Auflage, die 1912 erschien. Es muß dem Verfasser sehr gedankt werden, daß er sich entschloß, seine wertvolle Arbeit uochmals in der alten Fassung zu geben. Denn wir dürfen uns nicht darüber täuscheu, daß fast die ganze gewaltige Arbeit, die das Auslanddeutschtum im feindlichen Ausland geleistet hat — abgesehen vielleicht von den Vereinigten Staaten —, nur noch der Geschichte angehört, daß es zum mindesten viele Jahrzehnte dauern wird, bis audere und ganz neue Leistungen Auslanddeutscher diese besonders auch in unserer Volkswirtschaft klaffenden Lücken wieder einigermaßen ausgefüllt haben. So wird man immer wieder vergleichend auf den Stand vor dem Kriege und damit auf Hoenigers Buch zurückkommen müssen.

Die Gliederung des Buches ist zunächst geographisch. Auf die Darstellung des Deutschtums in den Gebieten, die zum mittelalterlichen Reich gehörten, also im heutigen Holland, Belgien, der Schweiz und Österreich liegen, folgen die der deutschen Besiedelung anderer Teile Europas und der Deutschen, die zerstreut unter anderen Völkern leben. Dem „Deutschtum in Übersee" ist der dritte und größte Abschnitt gewidmet. Drei kleinere Kapitel behandeln die Weltstellung des neuen Deutschen Reiches (seit 1871), Reichsdeutsche und Auslanddeutsche, Bedingungen und Möglichkeiten der nationalen Erhaltung des Auslanddeutschtums. Den Schluß bildet ein Verzeichnis der wichtigsten Literatur.

Auf kleinem Raum hat der Verfasser eine große Fülle von Tatsacheu zusammengetragen und aus ihnen mit reifem, vorsichtig abwägenden Urteil ein Gesamtbild der Erscheinungen des Auslanddeutschtums gezeichnet. Seine Ausführungeu gipfeln vielfach in warmen Ermahuungen und praktischen Vorschlägeu, die sich ebenso freihalten von Chauvinismus, wie von weltfremdem Internationalismus. Hoenigers Buch ist für den Volkswirtschaftler, den Geographen und den Politiker gleicherweise unentbehrlich. Heute muß es jedem, der sein Deutschtum hochhalten will, angelegentlich empfohlen werden.
Prof. Dr. C. Uhlig-Tübiugen.

Dr. Hermann I. von Schullern, ordentlicher Professor an der Universität Innsbruck: **Deutsch-Tirol ein selbständiger Staat?** Innsbruck 1919, Verlag von Heinrich Pohlschröder. 20 Seiten.

Der Verfasser will den Versuch machen, vorhandenes Zahlenmaterial zusammenzustellen unter dem weitgehendeu Vorbehalt, daß alles Gesagte nur als Anhaltspunkt zu weiteren Forschungen dienen soll. Tirol hatte Ende 1910 eine Bevölkerungszahl von 947 000 Seelen, daruuter 525 000 = 57% Deutsche; 270 000 Menschen waren in Landwirtschaft und verwandten Berufen tätig, 114 000 in Industrie und Gewerbe, 76 000 in Handel und Verkehr. Auf 89 000 ha Fläche des Ackerlandes kameu 46 000 Landwirte und 1 960 Pächter, also auf den Landwirt im Durchschnitt kaum 2 ha. Die Verbesserungsfähigkeit der Anbausysteme ist groß. Trotzdem reicht die Getreideerzeugung auch bei weitgehender Verbesserung lange uicht zum Eigenverbrauch des Landes aus. Vollkommene Klarheit über die Erzeugung und das Ausreichen der Futtermittel des Landes wird nicht gegeben. Mit der Hebung des Viehstandes bei rationeller Bewirtschaftung wird dagegen sehr gerechnet. Vieh könnte ein begehrter Ausfuhrartikel werden, auch die Pferdezucht wäre lohnend. Auch Butter und Käse könnte für den Export erzeugt werden. Als Ausfuhrware im Austausch zu Getreide käme im wesentlichen Obst in Frage neben den Erzeugnissen des noch stark entwicklungsfähigen Weinbaues, wobei der zu erwartende Verlust Welsch-Tirols die Stellung des deutsch-tirolischen Weinbaues auf dem deutschen Markte nur stärken würde. Allerdings rechnet der Verfasser dabei mit einer 30prozentigen Steigerung des Ertrages. Wesentlichster Ausfuhrartikel ist Holz. Dreiviertel des Waldbestandes von 1 Million Hektar fällt auf Deutsch-Tirol. Aus den vom Verfasser gegebenen Zahlen der gewerblichen Erzeugung läßt sich ein klares Bild nicht gewinnen, er spricht nur die Vermutung aus, die gewerbliche Tätigkeit des Landes sei erweiterungsfähig und führt die früher aus Tirol ausgeführten Gegenstände ihrer Art, nicht aber ihrem Gesamtwerte nach an. Vom Bergbau gibt er die ziemlich bescheidenen Zahlen, ohne Schlüsse daraus zu ziehen. Wesentlich sind Braunkohlen, Asphaltgewinnung und Salzerzeugung. Auch über den Handel Tirols wird in Ermangelung einer Statistik über den auswärtigen Handel der einzelnen österreichischen Länder nichts gesagt. Den sehr erheblichen Fremdenverkehr als einen Aktivposten in der Bilanz Tirols zu verzeichnen, scheut sich der Verfasser. Das gesamte steuerbare Volkseinkommen Deutsch-Tirols bemißt Schullern auf 130 Millionen Kronen, aus denen er 14,6 Millionen Kronen Steuerertrag errechnet, was zuzüglich der Zuschläge und sonstigeu Abgaben zu einem Ertrag an direkten Steuern von 18—19 Millionen Kronen führen würde. Daneben rechnet der Verfasser mit zwei Millionen Zolleinnahmen, vier Millionen Tabakmonopoleinnahme. Unter Einschluß der Erträgnisse der Branntwein- und Weinsteuer, des Lotto, der Salinen und Stempelgebühren usw. errechnet Schullern 36 Millionen Kronen aus Steuern und Gebühren, wozu an sonstigen Einnahmen aus Verkehrswegen und Post zwei Millionen Kronen kämeu, die sich durch Elektrisierung der Eisenbahnen und Verwertung der Wasserkräfte beträchtlich steigern ließen. Für das rasche Anwachsen des Volksvermögens führt der Verfasser die zunehmenden Einlagen bei den Sparkassen und die Erträge der Banken an. Nach dem bisherigen Etat Österreichs gerechnet, entfallen unter Weglassung der Ausgaben für den Hofstaat und den Hafen- und Seesanitätsdienst auf Tirol bei seiner Kopfzahl 35 Millionen Kronen und bei Wegfall der bisherigeu Ausgaben der Landesverwaltung 23 Millionen Kronen. Allerdings bemerkt der Verfasser selbst zum Schluß, daß die Übernahme eines entsprechenden Betrages der Staats- und Kriegsschuld sein ganzes recht unvollständiges und künstliches finanzielles Gebäude in Trümmer schlagen könnte. Immerhin kommt er zum Schlusse, daß, ganz abgesehen von anderen Fragen, deren Behandlung er den Politikern überlassen möchte, rein wirtschaftlich genommen, Deutsch-Tirol ein lebensfähiger selbständiger Staat sein könnte.

Dr. F. W.

Mitteilung der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft.

Die auf Montag, den 17. März, im Preußischen Abgeordnetenhause festgesetzte diesjährige

Hauptversammlung

findet im **Flugverbandhaus**, Berlin W, Ecke Blumes Hof und Schöneberger Ufer, **am 22. März, nachmittags 7 Uhr,** statt.

Besondere Einladung erfolgt nicht. Als allein gültiger Ausweis dient die Mitgliedskarte für 1919. Tagesordnung unverändert.

Namens des Vorstandes: **Dr. O. Schwarz**, Geheimer Oberfinanzrat,
1. Vorsitzender.

Die Gefahren der Kohlen- und Eisenausfuhr für die Maschinenindustrie.

Zuschrift aus Kreisen der sächsischen Maschinenindustrie.

Ohne Verantwortung der Schriftleitung.

Obgleich die deutsche metallurgische Industrie den größten Mangel an Kohlen und Roheisen leidet, gestattet unsere gegenwärtige Regierung, daß das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat monatlich 75 000 Tonnen Kohlen nach Holland schickt und ermächtigt den Stahlwerksverband und andere Eisengruppen, die Verkaufspreise von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Holland und anderen neutralen Staaten dem fremden Wettbewerb anzupassen, weil in der letzten Zeit die englische und französische Industrie sich bestrebt zeige, den deutschen Werken größere Konkurrenz zu machen, namentlich soweit die Verkaufspreise in Betracht kämen. Für einzelne Sorten sind auch bereits Preisermäßigungen für die Ausfuhr von durchschnittlich 100 Mark pro Tonne vorgenommen worden und gleiche Ermäßigungen und darüber hinaus seien auf andere Halbfabrikate noch zu erwarten.

Die Ausfuhr von unseren eigenen Naturschätzen in rohem Zustand ist aber eine vollkommen verkehrte Wirtschaftspolitik, denn nur durch die Umarbeitung unserer eigenen Naturschätze in hochwertige handelsfähige Erzeugnisse kann unserem zusammengebrochenen Wirtschaftsleben wieder aufgeholfen werden.

Die Industrie gibt sich heute alle erdenkliche Mühe, um Rohmaterialien und Kohlen zu bekommen, doch sind diese Bemühungen mit so wenig Erfolg gekrönt, daß viele Werke gezwungen sind, den Betrieb einzuschränken und daß nur noch vier Tage, also 32 Stunden in der Woche, gearbeitet werden kann.

Daß man der deutschen metallurgischen Industrie aber die Kohlen und Rohmaterialien zugunsten des Auslandes entzieht, ist um so unverständlicher, als bedeutende Aufträge aus dem neutralen Ausland auf hochwertige Maschinen vorliegen, welche aber nicht fertiggebaut werden können, weil es eben an Roheisen und Kohle mangelt.

Würde man der deutschen Maschinenbau-Industrie diese Rohmaterialien in solchen Mengen zuführen, als sie die Industrie überhaupt nur aufnehmen kann, so würden wir genügend Exportwerte schaffen können, welche an Wert den Rohprodukten, die wir jetzt ausführen, mindestens gleichkämen.

Bleiben diese Rohprodukte im Lande, dann haben wir aber für unsere deutsche Arbeiterschaft wieder lohnenden Verdienst und Beschäftigung, was uns in dieser jetzigen zerrissenen Zeit unbedingt von größtem Nutzen wäre. Es liegen zum Beispiel verschiedene Aufträge aus dem neutralen Auslande auf eine Maschine vor, welche jetzt im neutralen Ausland mit 12 800 Mark berechnet wird. Zu dieser Maschine werden 3300 Kilogramm Roheisen benötigt, welche nach den heutigen Preisen ungefähr 70 Mark kosten würden. Man entzieht aber durch Nichtbelieferung von Kohlen und Roheisen die Möglichkeit, diese Maschinen fertigzubauen, und dadurch entgeht dem deutschen Wirtschaftsleben bei jeder einzelnen Maschine die bedeutende Summe von über 12 000 Mark. Dieser Betrag ging aber ausschließlich in deutsche Taschen für Kohlenbeschaffung, Werkzeuganfertigung, Arbeitslöhne, Gehälter für Techniker und Kaufleute, die dadurch alle ein Einkommen hatten, welches ihnen gestattete, die Bedürfnisse des täglichen Lebens zu erstehen. Fällt dieses Einkommen durch systematische Entziehung von Kohlen und Rohmaterial weg, dann kommt unser Deutschland aus der Unruhe überhaupt nicht mehr heraus, und der vollständige Zusammenbruch des Wirtschaftslebens ist nur eine Frage von kurzer Zeit.

Auch unser Waggon- und Lokomotivenmangel wird durch die Ausfuhr von Rohmaterial vergrößert. In einem Waggon können drei Maschinen im Werte von über 38 000 Mark verladen werden, während man über 25 Wagen braucht, um den gleichen Wert an Roheisen zu befördern, und bei Kohle wird diese Wagenzahl noch um ein Bedeutendes überschritten.

Einwendungen, wie sofortiger Export zur Beschaffung von Lebensmitteln, zur Hebung der Valuta, daß unsere Fertigfabrikate gegenüber England, Frankreich und Amerika durch hohe Löhne und Steuern zu schwer belastet seien, kann man nicht gelten lassen.

Es liegen so viel Aufträge vor, daß genügend Werte an fertigen Maschinen exportiert werden können, was unsere Valuta jedenfalls besser heben würde, als wenn wir nur billige Rohprodukte ins Ausland schaffen. Dabei wird das Rohprodukt dem Ausland noch um 30 bis 50 Prozent billiger berechnet als dem deutschen Verbraucher, und der deutsche Arbeiter fällt dadurch der deutschen Arbeitslosenfürsorge zur Last, nur weil der Fabrikant keine Rohmaterialien erhalten kann.

Außerdem hat die deutsche Eisenausfuhr vor dem Kriege nicht zuletzt dazu beigetragen, daß England gegen uns in den Krieg eingetreten ist. Legen wir heute vor dem Friedensschluß unsere Bestrebungen schon so deutlich zutage, dann wird es der Entente ja ein leichtes sein, uns im Friedensschluß derartige Bedingungen aufzuerlegen, daß uns ein Export von Industrieerzeugnissen überhaupt abgeschnitten wird und wir uns nur noch auf den Export unseres Menschenmaterials beschränken können.

Die Nachteile dieser erzwungenen Rohmaterialausfuhr liegen so deutlich auf der Hand, daß man nicht energisch genug hiergegen Stellung nehmen kann. Diese Ausfuhr ist nicht bedingt durch eine Überproduktion, im Gegenteil, es herrscht ein solcher Mangel an diesen Rohmaterialien, daß wir ruhig noch vom Ausland kaufen könnten, wenn wir etwas bekämen.

Der Ausländer kauft unsere deutschen Maschinen aber heute noch geradeso gern wie vor dem Kriege, denn die Technik hat im Kriege nicht gelitten, und wenn die Maschinen heute auch teurer berechnet werden, so kann der Ausländer diesen Mehrpreis spielend hereinbringen, weil er die Mark ja durchweg um etwa 50 Prozent billiger als im Frieden einkaufen kann. Die englische und amerikanische Industrie bietet ihre Erzeugnisse jetzt mit einem Aufschlag von ungefähr 50 Prozent auf die Friedenspreise an, dabei hat der Ausländer aber auch noch den Friedenskurs für Pfund Sterling oder Dollar zu bezahlen. Es ist deshalb ein sehr einfaches Rechenexempel, wo man nun billiger einkauft, in Deutschland oder bei der Entente.

Karl Krause-Leipzig.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilungen „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 21, und Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für „Auslanddeutschtum“ Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart, Königstr. 15; für die Inserate Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. — Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Berlin W 8.

WELTWIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

UND DEM

DEUTSCHEN AUSLAND-INSTITUT-STUTTGART

IX. Jahrgang | April 1919 | Nr. 4

Die Industrie der Kunstdüngestoffe, ihre weltwirtschaftliche Bedeutung und Lage im und nach dem Kriege.

Von Prof. Dr. Walther Roth-Greifswald.

Einleitung.

Auch in Ländern, in denen die Landwirtschaft früher keine große Rolle spielte, hat der Krieg eine neue Ära heraufgebracht. „Intensive Wirtschaft" ist in Anbetracht der auch noch weiterhin erschwerten Zufuhren und des allgemeinen Strebens nach Autarkie die Parole. Zur intensiven Landwirtschaft gehört aber vor allem ausreichende Zufuhr von konzentrierten Düngestoffen, rationelle Ernährung des Bodens, reichlicher Ersatz für die durch die Ernten entzogenen Bestandteile. Solche sind in erster Linie: Kali, Phosphorsäure und chemisch gebundener Stickstoff; Phosphorsäure und Stickstoff für den Aufbau des Eiweißes, des Lebensträgers, Kali zur Blattentwicklung und somit zur Bildung von Zucker, Stärke und Zellstoff.

Alle drei Düngestoffe sind notwendig, keiner ist durch den andern oder einen nicht zu jener Dreizahl gehörenden zu ersetzen. Für biologische Notwendigkeiten, mögen die erforderlichen Mengen nun groß, wie beim Kali, Phosphor und Stickstoff, oder, wie z. B. beim Jod, Fluor oder Magnesium, klein sein, gibt es nun einmal keinen Ersatz.

Jene drei Stoffe, Kali, Phosphor und Stickstoff, bilden, jeder in anderer Weise, handelspolitische und weltwirtschaftliche Probleme. Der Weltumsatz in Kunstdünger betrug 1910 etwa 2, 1913 fast 3 Milliarden Mark; er steigt automatisch weiter an. Im folgenden wollen wir versuchen, in gedrängter Kürze und ohne viele chemische und andere naturwissenschaftliche Voraussetzungen, die Veränderungen zu behandeln, die der Krieg für die wichtigsten Länder, namentlich die Vereinigten Staaten, Deutschland, England und Frankreich, in der Produktion und Belieferung mit jenen drei Düngestoffen verursacht hat. Wenn das nicht ganz ohne angewandte Chemie durchzuführen ist, bitten wir bei denjenigen um Nachsicht, denen Bekanntes, wenn auch in möglichst knapper Form, wiederholt wird.

Für die drei Abschnitte unserer Ausführungen kommen verschiedene Literaturquellen in Betracht, auf eine gemeinsame, noch viel zu wenig bekannte und benutzte, sei aber schon in diesen Einleitungsworten hingewiesen: auf die „Dokumente zu Englands Handelskrieg"[1]), herausgegeben von A. Hesse und H. Großmann, die als Beilage zu der Zeitschrift „Die Chemische Industrie" (Verlag von Weidmann-Berlin) erscheinen. Einzelne Artikel sind mit zusammenfassenden Einleitungsworten in Buchform bei Enke-Stuttgart herausgegeben; im Laufe des Jahres erscheint ein dritter Band, der speziell die Kunstdüngerindustrie behandelt (von Hesse, Großmann und dem Verfasser herausgegeben). Auf besonders wichtige deutsche, amerikanische, französische und englische Arbeiten wird in den betreffenden Abschnitten dieser Artikelfolge hingewiesen werden.

I. Die Kalifrage.

Man kann überschläglich rechnen, daß eine nach deutschen Begriffen gute Mittelernte der verschiedenen Feldfrüchte dem Hektar Ackerland folgende Mengen der drei Hauptdüngestoffe entzieht:

	dz Ertrag pro ha		kg Kali	Phosphorsäure	Stickstoff
Getreide . . .	22 Korn	25 Stroh	65	25	55
Kartoffeln . .	150 Kart.	190 Kraut	130	35	85
Zuckerrüben .	300 Rüben	210 Kraut	150	45	120
Futterrüben .	400 Rüben	150 Kraut	175	45	100

Ferner sind Tabak, Baumwolle, Flachs, Zuckerrohr und sämtliche Leguminosen (Erbsen, Bohnen, Linsen usw.) starke „Kalifresser".

Kalihaltige Gesteinsflitterchen, wie Feldspat, Glimmer u. dergl., finden sich in jedem Ackerboden, ihr Kali ist den Pflanzen aber erst nach dem Verwittern und Löslichwerden zugänglich, und diese Verwitterung geht langsam vor sich. Will man also hohe Ernten erzielen, so muß man dem Boden lösliche Kalisalze zuführen, außerdem müssen die Salze neutral reagieren, wie z. B. das Chlorid und Sulfat, die am meisten benutzt werden; das aus Pflanzenasche zu gewinnende kohlensaure Salz, die Pottasche, die wie Seife oder Wasserglas alkalische Reaktion besitzt, ist für Düngezwecke nicht zu verwenden, nur für industrielle. Der industrielle Verbrauch an Kali-

[1]) Im folgenden einfach als „Dokumente" zitiert.

salzen, so unentbehrlich sie für chemische Fabriken aller Art sein mögen, spielt gegenüber dem landwirtschaftlichen gar keine Rolle: er betrug vor dem Kriege 10, im Kriege nur 5 Prozent des gesamten Konsums.

Vor dem Kriege hatte Deutschland in seinen schier unerschöpflichen Salzablagerungen (aus einem vor vielleicht 30 Millionen Jahren eingedunsteten Meere, dem „Zechsteinmeere") praktisch ein natürliches Monopol auf solche löslichen, neutral reagierenden Kalisalze. Denn fast nur in Nord- und Mitteldeutschland war die Eindunstung eines abgeschnürten Meeresteiles ungestört bis zur Abscheidung der letzten, löslichsten Salzanteile, der Kalium-, Calcium- und Magnesiumsalze, vor sich gegangen und waren diese Salze auch, durch eine wasserunlösliche Decke vor dem Wiederauflösen geschützt, erhalten geblieben.

Der Kaliinhalt der bisher erschlossenen Bergwerke in Nord- und Mitteldeutschland beziffert sich nach Milliarden von Tonnen Reinkali (K_2O), der chemischen Einheit, nach der die Salze, meist Chlorid und Sulfat, handelsmäßig bewertet werden.

Seit 1860 wurden die Lager bei Staßfurt ausgebeutet, denen sich später reiche Funde in Hannover, Thüringen, Hessen usw. anschlossen. 1904 entdeckte man unvermutet im Oberelsaß, zwischen Mülhausen und den Vogesen, kleinere, aber prozentual an K_2O reichere und bequemer zu verwertende Lager, die geologisch erheblich jünger sind und sich durch das Fehlen des Magnesium-Ballastes vor den Salzen der alten „Staßfurter" Gruben auszeichneten. Die elsässischen Gruben waren, obwohl sie von einem Protestler entdeckt waren, zu 80 Prozent in „altdeutschen" Händen, weil den Franzosen und Elsässern der Unternehmungsgeist fehlte. Der Kaliinhalt der Gruben ist etwa 300 Millionen Tonnen Reinkali, der Weltverbrauch betrug in den letzten Jahren vor dem Kriege 1—1,3 Millionen Tonnen, wird aber bald ansteigen; jedenfalls könnten die elsässischen Gruben die Welt 200 Jahre hindurch allein versorgen.

Die deutschen Kaliwerke schlossen sich früh zu einem Verkaufssyndikat zusammen, dessen Erneuerung aber bei jedem Termin größere Schwierigkeiten machte, weil sich immer neue Werke mit neuen Ansprüchen auftaten. 1909 kam es zum Bruch: eine Gruppe von älteren Werken schloß mit amerikanischen Gesellschaften Lieferungsverträge zu Vorzugspreisen ab, und amerikanisches Kapital fand in jene Werke Eingang. Die Vereinigten Staaten, denen bei steigender Intensivierung der landwirtschaftlichen Betriebe abbauwürdige Ablagerungen von marinen Kalisalzen fehlen, nahmen vor dem Kriege rund $^1/_4$ unserer Produktion, die Hälfte unserer Ausfuhr auf. Als Gegenmaßregel gegen die Verschleuderung des deutschen Kalis an das Ausland wurde 1910 das unter Regierungsaufsicht stehende Zwangssyndikat aller deutschen Kaliwerke begründet; nach dem „Kaligesetz" regulierten die von der Reichsregierung eingesetzten Ämter die Menge des an das Ausland lieferbaren Kalis und den Preis, dessen Mindestbetrag der für das Inland festgesetzte Höchstpreis ist.

Die ausländische Produktion an Abfallkali (aus Schlempekohle, Tang- und Holzasche und dergl.) und das in den deutschen Werken investierte ausländische Kapital spielten eine verschwindende Rolle. Da wir aber — entgegen den jetzigen Behauptungen der Feinde — die Konjunktur nicht in wucherischer Weise ausnutzten, gab man sich mit unserer Vormachtstellung auf dem Kalimarkte zufrieden. Nur die mit allen Mitteln nach Autarkie strebenden Vereinigten Staaten versuchten (ohne erhebliche Erfolge) im eigenen Lande Kali zu gewinnen. In den letzten Friedensjahren bezogen sie für etwa 20,5 Millionen Dollar Düngesalze und für rund 11 Millionen industrielle Kalisalze aus Deutschland, unser Gesamtexport betrug etwa das Doppelte jener Summen. — Da brach der Krieg aus und veränderte das Bild, da die Ausfuhr über See bald ganz aufhörte.

Seit dem Stocken des deutschen Vormarsches betrachtete Frankreich Elsaß-Lothringen als sichere Siegesbeute und eskomptierte die Kaligruben im Sundgau als hohen Gewinn (60 Milliarden Franken nach dem Marktpreis vor dem Kriege). Jene Werke lieferten nach den Kontingentierungsbestimmungen des Kaligesetzes, das für die „jungen Werke" ungünstig ist, 1914 nur 4—5 Prozent der deutschen Förderung, wären aber mit der Zeit zu immer höheren Quoten aufgestiegen.

Die unerwartete Länge des Krieges ließ die feindlichen Industrien und Landwirtschaften das Ausbleiben der deutschen Kalilieferungen sehr störend empfinden. In Amerika und England machten sich immer stärkere Bestrebungen geltend, aus Abfall von Groß-Industrien (dem Gichtstaub der Eisen-Hochöfen, dem Rauch der Zementöfen) oder durch Ausnutzung von spärlichen, nichtmarinen Sedimenten oder organischem Material (Salzablagerungen der Weststaaten Amerikas, Verwertung von Tangasche, Melasserückständen und Waschwässern von Rohwolle) neue eigene Kaliquellen zu erschließen, ferner kleinere Kalilager in anderen, z. T. entlegenen Ländern heranzuziehen. Im folgenden wollen wir nur die wichtigsten Kaliquellen, die vielleicht auch im Frieden eine gewisse Rolle spielen können, behandeln. Vorausgeschickt sei, daß auch das rührigste Land, die Vereinigten Staaten[2]), seine Kaliproduktion trotz Heranziehung schlechthin aller Quellen nur auf höchstens $^1/_4$ des Friedensverbrauches, $^1/_8$ des jetzigen normalen Bedarfs steigern konnte, bei Preisen, die auch jetzt noch 6—8 mal so hoch sind als die vor dem Kriege für die bessere deutsche Ware gezahlten.

Beginnen wir mit den außerdeutschen Ablagerungen mariner Kalisalze. Wirtschaftliche Zukunft haben nicht die kleinen Lager in Abessinien, die im Kriege Italien und Frankreich in beschränktem Maße zu hohen Preisen beliefert haben, auch die holländischen und galizischen nicht; nur die katalonischen Lager nördlich von Barcelona sind von

[2]) Vgl. hierzu Brown, Yearbook of the Un. States Dep. of Agricult. 1916 S. 301—310, „Dokumente" Nr. 37, S. 1925—31, ferner W. Mayer, Kali 10, Heft 8—10; 1916 und E. Böhler, Weltwirtschaftliches Archiv 12, Heft 15, S. 488—505; 1918.

Wichtigkeit. Ihre Ausdehnung und ihr Kaliinhalt sind noch nicht genau bekannt. Die besten Gruben sind in deutschfeindlichem Besitz, namentlich die Solvay-Gesellschaft, hinter der auch französisches und amerikanisches Kapital steht, hat einen reichen Felderbesitz. Aber für die Belieferung des Auslandes kommen die Gruben zunächst noch wenig in Betracht, wenn sie auch dicht vor der Förderung stehen. Denn in Spanien ist im Juli 1918 ein Gesetz erlassen worden, das ähnlich unserem Kaligesetz dem Staat ein Aufsichtsrecht und die Möglichkeit gibt, in erster Linie die Belieferung des eigenen Landes zu verhältnismäßig niedrigen Preisen durchzusetzen — nicht zur Freude der ententistischen Gesellschaften, denen nur am Export und der Bekämpfung des deutschen Syndikats liegt.

Das abflußlose Gebiet in den Weststaaten Nordamerikas (Utah, Kalifornien, Nebraska usw.) liefert aus den Salzseen und Salzsümpfen, die nichtmarinen Ursprungs sind, etwa die Hälfte der amerikanischen Produktion, aber die Vorräte sind nicht unerschöpflich, die Salze schwer zu reinigen, z. T. durch alkalische Salze, an einer Stelle auch durch Borax verunreinigt. Man sucht den Borax, die Soda und die Pottasche für die Industrie abzutrennen. Für die neutralen Salze sind die Preise hoch, die Verkehrsverhältnisse nicht sehr günstig, so daß selbst kritische Amerikaner trotz der jetzigen beträchtlichen Produktion den Werken keine große Zukunft geben: es ist hauptsächlich Kriegsindustrie.

Die Du Pont Nitrate Co. sucht den Kaligehalt des Chile-Salpeters auszureichern. Das zurzeit noch wenig befriedigende Resultat ist ein an sich wertvoller, aber teurer Kali-Stickstoff-Mischdünger.

Die kanadischen Lager, von denen Reuter in regelmäßigen Abständen zu melden weiß, sind echt Reutersche Schreckgespenster, wie kanadische Zeitungen neuerdings offen zugeben.

Von den natürlichen, löslichen Salzablagerungen sind jedenfalls die gefährlichsten Konkurrenten für das Kali des deutschen Syndikats die durch deutsches Geld und mit deutscher Arbeit förderfähig gemachten marinen Lager im Oberelsaß, die schon jetzt von Frankreich mit den nur dem Sieger zur Verfügung stehenden billigen Arbeitskräften mit Hochdruck ausgebeutet werden, in der ausgesprochenen Absicht, uns mindestens von den Märkten in den Entente-Ländern zu verdrängen. Da es unseren Kaliwerken aus den sattsam bekannten Gründen an Kohle, Arbeitskräften und an Transportmitteln fehlt, sind wir zurzeit gänzlich ausgeschaltet und können selbst das Inland kaum genügend beliefern. —

Die vielen Versuche, das Kali im Feldspat, Grünsand, Phonolith usw. durch Aufschließen mit Salzen oder Basen in der Hitze löslich zu machen, haben auch im Kriege trotz aller Versuche und Patente nicht zu sicheren, positiven Erfolgen geführt, so daß diese Bestrebungen hier übergegangen werden können.

Hingegen hat sich im Laufe des letzten Jahres in England, auch in Amerika eine überraschende Kaliquelle als Konkurrent unserer Salze aufgetan: das Kali, das bei der Zement- und namentlich der Roheisenherstellung gewonnen werden kann, also ein Abfallprodukt von anorganischen Großindustrien. In der Gangart der Eisenerze, daneben auch in der Koksasche und den Zuschlägen ist ein wenig Kali enthalten, das zum größten Teil in die Schlacken geht, während etwas mit den Gichtgasen in Staubform entweicht und im „Flugstaub“ abgeschieden werden muß, wenn man mit dem Gase Motoren treiben will. Ein Teil der Gestehungskosten fällt also den Eisenwerken sowieso zur Last.

Der englische Chemiker Kenneth Chance hat nun ein sehr hübsches und kühnes Verfahren angegeben, um das Kali im Flugstaub anzureichern. Da Kaliumchlorid flüchtiger und erheblich wertvoller ist als sein nächster Vetter, das gewöhnliche Kochsalz, macht Chance das Kali der Hochofenbeschickung, des „Möllers“, durch ausgiebigen Kochsalzzusatz frei, so daß so gut wie alles Kali mit dem Gichtgas entweicht und aufgefangen werden kann. Der Zusatz von Natriumchlorid scheint weder die Auskleidung der Hochöfen noch die Qualität des Roheisens zu schädigen. Wie weit schon ein billiges Trockenreinigungsverfahren für die riesigen Mengen Gichtgas ausgearbeitet ist und wie groß die Kaliausbeute sein wird, läßt sich aus den vorliegenden Nachrichten[3]) nicht genau entnehmen. Man spricht davon, daß man nach ausgiebiger Belieferung des Inlandes sogar noch Kali für die Ausfuhr übrig behält; von anderer Seite wird jedoch vor zu weitgehenden Hoffnungen gewarnt. Selbst wenn der Möller nur 0,15 % Kali enthielte, könnte man in England gut 60000 Tonnen Kali, etwa den inländischen Bedarf, gewinnen, in Amerika etwa 160000 Tonnen. Der reinste, bisher auf dem Markt erhältliche Flugstaub entspricht ungefähr unserer geringwertigsten Ware, dem Kainit; auf gleichen Kaligehalt umgerechnet, sind die Preise zurzeit etwa dreimal so hoch als die für das Kainitkali vor dem Kriege, doch wird sich wohl später reineres und auch billigeres Salz herstellen lassen, während wir mit unseren Preisen erheblich werden in die Höhe gehen müssen. Bei der Zementindustrie handelt es sich um kleinere Mengen Ausgangsmaterial und Fertigware, dafür kann man systematisch kalireiche Silikate bevorzugen, arbeitet allerdings ohne Gebläse und mit viel niedrigeren Temperaturen. Die Kaligewinnung bei der Zementindustrie ist noch nicht so weit durchgearbeitet wie die aus Hochöfen, so daß sich über ihre Aussichten noch weniger sagen läßt.

Gegen die aus anorganischen Quellen fließenden Kalimengen stehen die aus Tangasche und Waschwasser von Rohwolle zu gewinnenden zurück, wenn auch in der Verarbeitung der riesigen Tangwiesen an der gesamten Westküste Nordamerikas auf Kali, Jod und andere Nebenprodukte tüchtige Arbeit, namentlich von amerikanischer Seite, geleistet worden ist.

Die Gesamtproduktion der Vereinigten Staaten, des einzigen Staates, für den schon sichere Daten vorliegen, war 1918 knapp 60000 Tonnen Reinkali, von denen etwa die Hälfte aus Salzseen und Solen stammen. Mit der Zeit wird der Anteil der Zement- und Hochöfen zunehmen. Die Salze waren

[3]) Vgl. „Dokumente“, S. 2046 ff.

unreiner und ganz erheblich teurer als die deutschen, selbst in Anbetracht unserer jetzigen hohen Produktionskosten. Die Belieferung war durchaus ungenügend [4]).

Namentlich in Amerika spricht man von einem hohen Schutzzoll auf Kali, weil nur dadurch die einheimische Industrie sichergestellt werden könne. Auch in England wird man wohl zu solchen Mitteln greifen, falls das Hochofenkali nicht billiger und besser wird.

Frankreich wird uns mit den reicheren elsässischen Salzen, die auch beim Raffinieren nicht wie die „Staßfurter" unangenehme magnesiumhaltige Endlaugen geben, unterbieten. Aber daß die alten deutschen und die elsässischen Werke über kurz oder lang zu einer Preiskonvention kommen müssen, falls beide Konkurrenten mit Gewinn arbeiten wollen, hat ein einsichtiger Franzose, Victor Cambon, seinen Landsleuten schon im Juli 1915 klarzumachen versucht. Die Voraussetzung indessen zu jeder solchen Konvention ist, daß in Deutschland wieder normal gearbeitet wird; dann können wir auch nach der im Kriege und durch den Krieg erfolgten Durchbrechung unseres einzigen Naturmonopols noch einigen Vorteil aus unseren Kalilagern ziehen, auch etwas Exporthandel treiben, wenn auch in erheblich geringerem Maße als vor dem Kriege.

II. Die Phosphorfrage.

Unter der Dreizahl der handelspolitisch wichtigen Kunstdüngerstoffe Kali, Phosphor und Stickstoff ist vom Phosphor stets am wenigsten die Rede gewesen. Hier liegen die Verhältnisse ganz anders als bei den beiden anderen Körpern: weder konnte wie beim Kali von einem so gut wie unangefochtenen Monopol eines Landes die Rede sein, noch stehen wie beim Stickstoff jedem Lande theoretisch unbegrenzte Mengen zur Verfügung, die nur nach geeigneten Methoden in chemische Fesseln geschlagen zu werden brauchen, um das Land von Chiles Monopol auf natürliche Nitrate so gut wie unabhängig zu machen.

In kleinen Mengen kommt phosphorsaurer Kalk — denn praktisch kommen nur Kalksalze in Betracht — als Apatit überall in fein verteilter Form im Erdboden vor, aber nur in einem Ausnahmefall, nämlich bei der Eisenindustrie, ist der fein verteilte phosphorsaure Kalk des Bodens in gewinnbringender Weise anzureichern und aufzuschließen.

Da der Apatit erheblich schwerer verwittert als die kalihaltigen Aluminiumsilikate der Ackererde, erfolgt die natürliche Nachlieferung der Phosphorsäure in einer von der Pflanze aufnehmbaren Form, auch wenn man berücksichtigt, daß Kali in erheblich größerer Menge gebraucht wird, in weniger ausreichendem Maße als die Kaliversorgung.

Außer den animalischen und quantitativ unzureichenden Phosphordüngern Guano und Knochenmehl, von denen der erste ein typischer, aber teurer Mischdünger ist, kommen für den Großbetrieb nur zwei in Betracht: 1. aufgeschlossener, natürlicher Phosphorit, 2. die bei der Entphosphorung des Eisens abfallenden Schlacken, namentlich die Schlacken vom Thomasverfahren (das „Thomasmehl"). Nur diese beiden Stoffe haben politische und weltwirtschaftliche Bedeutung.

Lagerstätten von Phosphorit, die einen bergmännischen Betrieb im großen Maßstabe gestatten, sind in Europa kaum mehr vorhanden. Auch die belgischen und nordfranzösischen, die im Frieden etwas Phosphorit an die Nachbarländer lieferten, können mit den großen Lagern über See weder quantitativ noch qualitativ einen Vergleich aushalten. Doch sind sie für die Eisenindustrie als Zuschlag, der zur Erhöhung des Phosphorgehaltes in der Ofenbeschickung beiträgt, auch fernerhin von Bedeutung. Für die Weltwirtschaft kommen hauptsächlich die Vereinigten Staaten (Texas, Florida und die Nachbarstaaten), Algier und Tunis, Ozeanien und in letzter Linie Ägypten, in Zukunft vielleicht auch Syrien und Palästina in Betracht. Leider sind in den statistischen Tabellen nur die Mengen ausgeführtes Gestein, nicht auch der Gehalt an Phosphorsäure angegeben. Die folgenden Tabellen enthalten die Förderungs- und Ausfuhrziffern für die Hauptexportländer (außer dem geographisch und politisch zersplitterten Ozeanien) in den letzten Friedens- und den ersten Kriegsjahren [5]).

Die reichen Lager der deutschen Südseeinseln, die schon im Frieden hauptsächlich Ostasien und Australien belieferten, will England behalten, um die Versorgung Australiens durch „eigene" Dominien für alle Zeiten sicherzustellen. Von dort wurden auch während des Krieges erhebliche Mengen nach Japan und Australien ausgeführt.

Produktion in 1000 t

	1913	1914	1915
Vereinigte Staaten . . .	3 161	2 776	1 865
Tunis	2 285	1 444	1 389
Algier	461	226	165
Ägypten	104	72	83

Ausfuhr in 1000 t

	1913	1914	1915	1916
Tunis	1 985	1 427	1 100	1 695
Vereinigte Staaten .	1 388	980	864	711
Algier	439	355	226	380
Ägypten	64	87	33	21

Deutsche Einfuhr in 1000 t
pro t etwa 50 Mark

	Belg. u. Frankr.	Alg. u. Tunis	U. S. A.	Ozeanien	Insgesamt
1911	107	227	379	102	823 000
1912	104	304	343	145	816 000
1913	73	299	421	130	923 000

Die Förderung von Phosphorit auf der ganzen Erde hat sich von 1903 (5 Millionen t) bis 1910 (10 Millionen t) verdoppelt und ist seitdem weiter gestiegen. Der Phosphorit muß bekanntlich, damit seine Phosphorsäure von den Pflanzen auf-

[4]) Letzter Friedensbedarf 250 000 Tonnen Reinkali, jetziger Bedarf fast doppelt so hoch!

[5]) Nach den Veröffentlichungen des Internationalen Landwirtschaftlichen Instituts in Rom.

genommen werden kann und „zitratlöslich“ wird, mit Schwefelsäure oder im Kriege mit dem leichter erhältlichen Natriumbisulfat zu Superphosphat aufgeschlossen werden. Neuerdings wird er in Italien auch nach einer anderen Methode zu „Tetraphosphat“ verarbeitet. Schwefelsäure- und Superphosphatfabrikation hängen also auf das engste zusammen, und im Kriege wurden aus allen Ländern Klagen über ungenügende Bereitstellung von Schwefelsäure laut. Wo früher große Superphosphatfabriken für die Belieferung der Landwirtschaft sorgten, wurde in verstärktem Maße Schwefelsäure für die Munitionsfabriken hergestellt. Während des Krieges ruhte die Belieferung Europas durch Amerika oder gar Ozeanien infolge des immer größeren Frachtmangels fast ganz, und es blieben nur die französischen Kolonien Nordafrikas als Bezugsquellen übrig. Aus Mangel an Kohlen, Sprengstoffen und Transportmitteln ging die Zufuhr von dort sehr stark zurück. Infolge Mangels an Schwefelsäure nahm auch die Verarbeitung zu Superphosphat aller Orten ab, so daß aus allen Ententeländern bewegliche Klagen über Mangel an Phosphordünger laut wurden[6]). In Frankreich wurde außerdem über sehr schlechtes Zusammenarbeiten der verschiedenen Ressorts geklagt, wodurch die Belieferung der heimischen Landwirtschaft in unverantwortlichem und unnötigem Maße verkürzt wurde, da die Tonnage der Saloniki versorgenden Regierungsdampfer auf dem Rückwege nicht ausgenutzt wurde.

Frankreich weiß, daß die Nachfrage nach Phosphatdünger in der ersten Friedenszeit sehr groß sein wird, und daß die nordafrikanischen Bergwerke zunächst Europas einzige Bezugsquelle sein werden, also glänzenden Zeiten entgegengehen. Die dort beteiligten Gesellschaften rüsten sich bereits für diese Zeit der Hochkonjunktur, haben Vorräte angesammelt und pochen auf ihre Macht, die sie im Kriege ausgebaut haben.

Auch Deutschlands Versorgung mit Phosphordünger war im Kriege unzureichend, doch hatten wir von früheren reichlichen Gaben noch etwas Reserven im Boden, da ja der Phosphordünger nicht vom Regen ausgewaschen und nicht von Bakterien zersetzt wird, nur in seiner Löslichkeit etwas zurückgeht. Alle Zufuhren über See fielen für uns fort, und die zweite Phosphatquelle reichte nicht aus, das Defizit zu decken.

Diese latente Quelle, die Thomasschlacke, war für Deutschland besonders wichtig, denn reichlich $^3/_4$ des einheimischen Eisenerzes, nämlich fast die gesamte lothringische Minette, ist so phosphorsäurereich, daß Stahl nur mittels des Thomasverfahrens daraus hergestellt werden kann. Vor der Einführung des basischen Konverterfutters und der Ausarbeitung des Thomasschen Patentes durch deutsche Eisenhüttenmänner war die Minette, wie der despektierliche Diminutivnamen zeigt, nicht geschätzt und kaum brauchbar, denn der Phosphor ist bekanntlich einer der größten Feinde des Eisenhüttenmannes. Ende der 70er Jahre wandte sich das Blättchen: „der Feind Phosphor wurde Deutschlands Verbündeter“.

Frankreichs Thomasschlackenanfall ging im Kriege auf etwa $^1/_{10}$ der Friedensproduktion zurück, da die Erzgebiete Französisch-Lothringens, dessen Erz nicht nur an Eisen, sondern auch an Phosphorsäure etwas reicher ist als dasjenige des Diedenhofener Beckens, in deutschem Besitz waren. Frankreichs Ausfuhr an Thomasschlacke nahm 1914 auf etwa die Hälfte des Vorjahres ab und hörte dann gänzlich auf, ohne daß das Manko durch entsprechende Einfuhr gedeckt wurde.

Bekanntlich ist für das Thomasverfahren ein möglichst hoher Phosphorgehalt der Birnenbeschickung notwendig, denn es muß genügend Verbrennungswärme erzeugt werden, um die Beschickung bis zum Schluß der Reinigung dünnflüssig zu erhalten, und die spezifische Verbrennungswärme des Phosphors (beim basischen Prozeß) ist merklich kleiner als diejenige des Siliziums (beim sauren Konverterverfahren). So war die französisch-lothringische und luxemburgische Minette, von der wir steigende Mengen einführten, nicht nur für unsere Schwerindustrie unentbehrlich, sondern sparte auch für unsere Landwirtschaft beträchtliche Phosphoritzufuhren von Übersee. Denn pro Tonne Minette kann man etwa $^1/_4$ Tonne Thomasmehl rechnen. Diese Abhängigkeit unserer Schwerindustrie und Landwirtschaft von der Minettezufuhr ist den Franzosen natürlich wohlbekannt und wurde schon 1915 von Fernand Engerand[7]) und anderen immer wieder in Zeitungen, Vorträgen und Büchern hervorgehoben.

So sind Deutschlands Aussichten nicht nur für die Superphosphatfabrikation, sondern auch für die Versorgung mit allem Phosphordünger sehr schlecht, denn unserer Großproduktion von Roheisen ist mit dem Verluste von Lothringen der Boden entzogen. Wieviel Phosphorit wir in der nächsten Zeit aus dem Auslande beziehen können, ist nicht zu übersehen. Also werden wir zunächst darauf angewiesen sein, dafür zu sorgen, daß kein assimilierter Phosphor verloren geht: wir müssen, womit schon im Kriege begonnen ist, alle in Schlächtereien und Haushaltungen abfallenden Knochen auf Phosphordünger verarbeiten, ebenso alle Fischgräten. Denn Frankreich ist, wie ausdrücklich versichert wird, nicht gewillt, uns in ausreichendem Maße zu beliefern.

So schneidet der unglückliche Ausgang des Krieges nicht nur in unseren Kalihandel, sondern, was schlimmer ist, auch in unsere Belieferung mit Phosphordünger tief ein; Krieg, Schwerindustrie, Landwirtschaft und Handel sind eben eng zusammenhängende Komplexe.

(Fortsetzung folgt.)

---

[6]) Frankreichs Superphosphatproduktion war bei einem Bedarf von etwa einer Million Tonnen 1913 1,92, 1914 1,60 Millionen, 1915 600 000, 1916 etwa 350 000 und 1917 höchstens 180 000 Tonnen.

[7]) Vgl. Dokumente S. 1607.

Die Organisationstätigkeit deutscher Arbeiter im Auslande.

(Auskunftsstelle der deutschen sozialdemokratischen Arbeitervereine im Auslande).

Von D. Riebke-Berlin.

Wie so vieles andere, hat der Weltkrieg auch eine zu den besten Hoffnungen berechtigende Organisation deutscher Arbeiter im Auslande zerschlagen, die der Aufgabe dienen sollte, denen, die von Tatenlust oder durch wirtschaftliche Umstände getrieben, ihre deutsche Heimat verlassen wollten, den schweren Weg in der Fremde ein wenig zu ebnen.

Die Auskunftsstelle deutscher sozialdemokratischer Vereine im Auslande, kurz mit A.S. bezeichnet, hatte ihren Sitz in Paris. Sie war nämlich eine Schöpfung des dortigen deutschen sozialdemokratischen Leseklubs, der gegen Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hauptsächlich von deutschen Arbeitern gegründet worden war, die das Bismarcksche Ausnahmegesetz außer Landes getrieben hatte. Dieser Klub hat unter den deutschen Arbeitervereinen im Auslande stets einen guten Namen gehabt, und Tausende haben während seines fast vierzigjährigen Bestehens gelegentlich eines kürzeren oder längeren Aufenthalts in der Hauptstadt der französischen Republik manche anregende Stunde in den bescheidenen, sehr bescheidenen Räumen verbracht, die den Mitgliedern zur Verfügung standen.

Dem Leseklub wurde im Jahre 1909 aus seinem Mitgliederkreise der Vorschlag unterbreitet, er möge den Entschluß fassen, eine „Freie Organisation der im Auslande lebenden Sozialdemokraten deutscher Zunge“ ins Leben rufen. Zur Begründung führte man die Unzuträglichkeiten an, denen auswandernde deutschsprechende Arbeiter ausgesetzt seien. Bittere Enttäuschungen warten ihrer oft dort, wohin sie sich hoffnungsvoll wandten, in der Erwartung, eine bessere Existenz zu finden, als ihnen die Heimat zu bieten vermochte. In Not und Elend geraten, müssen sie sich oft zu Lohndrückern, wenn nicht gar zu Streikbrechern erniedrigen lassen, so wider ihren Willen die Möglichkeit der Anbahnung wirklich freundschaftlicher und kameradschaftlicher Beziehungen unter den organisierten Arbeitern der verschiedenen Länder erschwerend, wenn nicht gänzlich verhindernd. Wohl bestänben, über den ganzen Erdball verteilt, sozialdemokratische Organisationen der ausgewanderten deutschsprechenden Arbeiter. Wohl seien diese vielfach bemüht, jene schlimme Folgen einer ungeregelten, oft unüberlegten Auswanderung nach Kräften einzudämmen. Ohne jeden Zweifel seien jedoch die wirklich gemachten Anstrengungen in dieser Hinsicht ohne befriedigenden Erfolg geblieben; in erster Linie, weil es an einem gemeinsamen Vorgehen, an einer rationellen und zweckentsprechenden Verwendung der gemachten Erfahrungen mangelte. Eine Konzentration der vorhandenen Kräfte sei also durchaus nötig und könne sicherlich eine bedeutsame Besserung in bezug auf manche heute recht fühlbar empfundenen Mißstände herbeiführen.

Der Leseklub erklärte sich mit der Anregung einverstanden.

Die nötigen Vorarbeiten nahmen geraume Zeit in Anspruch. Endlich konnte am 1. September 1910 eine Konferenz in Kopenhagen stattfinden, die von Vertretern des „Deutsch-Amerikanischen Sozialistenbundes in New York“, der „Landesorganisation der deutschen Arbeitervereine in der Schweiz“, des „Arbeiterbildungsvereins Vorwärts in Budapest“ und des „Deutschen sozialdemokratischen Leseklubs in Paris“ besucht war. Dem letzteren wurde nunmehr die Ermächtigung erteilt, eine Auskunftsstelle der im Auslande lebenden Sozialdemokraten deutscher Zunge zu schaffen.

Den für die „Freie Organisation“ vorgesehenen Rahmen hielt man vorläufig noch für zu weit gespannt.

In dem Sitzungsprotokoll heißt es:

„Die Auskunftsstelle veröffentlicht in erster Linie jährlich ein Adressenverzeichnis aller in Betracht kommenden Vereine, geht den Organisationen bei der Ausarbeitung von Statuten und mit Ratschlägen in organisatorischen Fragen an die Hand und erteilt einzelnen deutschen Genossen, die auszuwandern wünschen, Auskunft bezüglich der Verhältnisse in den Ländern, wohin sie sich begeben wollen. Nach dem ersten Jahre soll an die beteiligten Organisationen ein Bericht über die Leistungen des Instituts abgegeben werden, um einen Einblick in dessen Tätigkeit zu ermöglichen.“

Nun hieß es an die Arbeit gehen. Da von vornherein damit zu rechnen war, daß die Beantwortungen von Fragen auswandernder Genossen eine der Hauptaufgaben der A.S. werden würde, so wurden hierzu zweckdienliche Fragebogenformulare hergestellt und in größerer Anzahl den Zahlstellen der größeren Gewerkschaftsorganisationen in Deutschland, Österreich und der Schweiz zur Verfügung gestellt, ebenso einige zum Aushang in den Verkehrslokalen, Verwaltungsbüros usw. bestimmte, auf Karton gezogene Plakate mit der Adresse des Sekretärs der A.S. Dieser ließ es sich auch angelegen sein, immer neue Adressen von deutschen Arbeitervereinen im Auslande aufzutreiben. Die Liste der Vereine wurde dann den verschiedenen Parteiverlagsinstituten zur Verfügung gestellt zur Veröffentlichung in den jährlich erscheinenden Notizkalendern, Almanachen und dergleichen. Auf diese Weise wurde überhaupt erst einmal die Existenz so mancher Organisation deutschsprechender Sozialdemokraten in den verschiedenen Teilen des Erdballs zur Kenntnis der Öffentlichkeit gebracht.

Dadurch wurden auch an manchen anderen Orten des Auslands deutschsprechende Arbeiter angeregt, sich zusammenzuschließen, die vorher entweder gar keine Fühlung untereinander hatten oder durch lose Gruppen ohne organisatorische Grundlage eine Verbindung herzustellen versuchten. In mehreren solchen Fällen konnte die A.S. mit gutem Rat zur Seite stehen. Noch mehr zu tun gestatteten ihr leider die beschränkten Mittel nicht. So entstanden: der deutsche Arbeiterbildungsverein in Amsterdam, der deutsche sozialdemokratische Verein Vorwärts in Stockholm, der elsaß-lothrin-

gische Arbeiterverein in Nancy und der deutsche sozialdemokratische Lese- und Unterhaltungsverein in Belfort.

Andere Vereine wandten sich gleich nach erfolgter Gründung an die A.S., sei es um die Aufnahme in die Adressentafel der A.S. zu verlangen, sei es um die letztere in Anspruch zu nehmen bei Auskünften, Überweisungen von Zeitungen oder sonstiger Literatur usw. Zum Beispiel: die deutschen Arbeitervereine für Antwerpen, sowie für Lüttich und Umgegend, der sozialdemokratische Bildungsverein in Montreal (Kanada) und der deutsche sozialdemokratische Verein in Bergen (Norwegen).

Aber noch in verschiedener anderer Hinsicht erwies sich die Tätigkeit der A.-S. als nutzbringend. Von Anfang ihres Bestehens wurde sie, wie ja auch erwartet werden mußte, stark in Anspruch genommen von Auswanderungslustigen, die sich löblicherweise vorher nach den Lohn- und Arbeitsbedingungen, den Zuständen und Gewohnheiten usw. in den von ihnen in Aussicht genommenen neuen Aufenthaltsorten erkundigten. Oftmals war es nicht leicht, das für solche Auskünfte benötigte Material herbeizuschaffen.

Über den Umfang dieses Tätigkeitsgebietes gibt der letzte im Jahre 1914 erschienene Bericht folgende Auskunft: Es betrafen:

Lohn- und Arbeitsbedingungen	Persönliche Angelegenheiten	Sonstige Angelegenheiten
131	53	11
67,18	27,18	5,64 Prozent der Gesamtzahl.

Es liefen ein von:

Deutschland	121	Anfragen.
Österreich	25	„
Schweiz	24	„
Frankreich	15	„
Italien	3	„
Schweden	3	„
Nord-Amerika	2	„
Norwegen	1	„
Holland	1	„

Es wurden verlangt über:

Frankreich	137	Auskünfte.
Kanada	9	„
Vereinigte Staaten	6	„
England	5	„
Australien und Neuseeland	5	„
Italien	3	„
Deutschland	2	„
Brasilien	2	„

Österreich, Spanien, Griechenland, Algier, Tunis, Argentinien, Südafrika und Rußland je 1 Auskunft.

Die Anfragenden gehörten folgenden Berufen an:

Metallarbeiter	49
Holzarbeiter	13
Maler, Lackierer, Tapezierer	11
Kaufleute	10
Glasarbeiter	6
Schuhmacher	4
Buchbinder	4
Chemigraphen, Steindrucker	4
Maurer, Bäcker, Bergarbeiter	je 3
Schneider, Lederarbeiter	je 3
Studenten, Friseure, Dienstmädchen, Setzer, Haus- und Geschäftsdiener, Posamentierer	je 2
Glaser, Kellner, Optiker, Bildhauer, Gärtner, Müller, Silberarbeiter, Korbarbeiter, Gummidrechsler, Dirigent, Arzt	je 1

Eine ganze Anzahl der Anfragen erforderte eingehende Nachforschungen und verursachte eine umfangreiche Korrespondenz.

Die weitaus große Mehrzahl der Anfragen konnten wir in ausführlicher und auch zweckentsprechender Weise beantworten, abgesehen wenigstens von den Ersuchen um Arbeitsvermittlung. Auf letztere konnten wir uns aus leicht begreiflichen Gründen auf keinen Fall einlassen. Wie schon bemerkt, betraf die Mehrzahl der an uns gelangten Anfragen solche über Lohn- und Arbeitsverhältnisse in den verschiedensten Berufen, Orten und Ländern der alten und der neuen Welt.

Der Verlust aller Sammlungen der A.S. infolge Ausbruchs des Krieges verhindert mich, an dieser Stelle die Ergebnisse dieses Tätigkeitsgebietes der Auskunftsstelle in mehreren statistischen Tabellen vorzuführen. Solche Tabellen würden in mehr als einer Hinsicht interessant sein und erst die Fülle des Materials erkennen lassen, das sich im Laufe einer mehr als dreijährigen Tätigkeit in den Archiven der A.S. angesammelt hat.

Die A.S. hatte jedoch nicht nur auf Lohn- und Arbeitsverhältnisse bezügliche Anfragen zu erledigen. In allen möglichen Dingen wandte man sich um Rat und Auskunft an sie. In mancher Angelegenheit mußten wir unsere Mithilfe versagen, weil sie ganz außerhalb unserer Aufgabe lag. In allen Angelegenheiten, gewerblichen und anderen, hat es sich die A.S. stets angelegen sein lassen, in vorsichtiger Weise zu arbeiten und Auskünfte nur auf Grund zuverlässigster Berichte zu erteilen.

Da neben den geschilderten, sicherlich recht wichtigen Aufgaben die A.S. hauptsächlich jedoch die ständige Verbindung aufrecht erhalten sollte zwischen den deutschen Arbeitervereinen in allen Erdteilen, so beschäftigte sich das Sekretariat mehr als einmal mit der Frage der Herausgabe eines eigenen Preßorganes in Form eines Mitteilungsblattes, das später zu einer Art Revue erweitert werden sollte. Leider ließen die mehr als beschränkten Mittel der A.S. die Ausführung des Planes nicht zu. Sicherlich aber wären auch diese Schwierigkeiten überwunden worden, wenn nicht der Weltkriegsausbruch dem ganzen Wirken der Auskunftsstelle ein jähes Ende bereitet hätte.

Im August 1914 sollte in Wien die zweite Konferenz der Auskunftsstelle stattfinden, weil dort aus Anlaß des Internationalen Sozialistenkongresses eine ganze Anzahl ausländischer Arbeitervereine vertreten gewesen wären. Es kam nicht dazu. Die mühsame Arbeit mehrerer Jahre war mit einem Schlage zerstört. Ob es wieder einmal möglich und nötig sein wird, eine gleiche oder ähnliche Organisation zu schaffen, das dürfte von der Richtung und dem Ausmaß abhängen, in denen sich die deutsche Volkswirtschaft in Zukunft entwickeln kann. Hoffen wir, daß in dieser Hinsicht die trüben Erfahrungen, welche sich uns auf Grund der dunklen Gegenwartsereignisse unwillkürlich aufdrängen, der besseren Wirklichkeit einer helleren Zukunft weichen müssen!

Die Deutschen im Wirtschaftsleben Rußlands.

Von Dr. E. Jenny-Berlin.

(Schluß.)

IV.

Bisher haben wir die persönlichen Wechselwirkungen zwischen Deutschen und Russen untersucht. Die gegenseitige wirtschaftliche Stellung beruht aber nicht allein auf persönlicher Berührung, sondern in unserem kapitalistischen Zeitalter ganz überwiegend auf der Güterbewegung und der Kapitalausstrahlung. Seitdem die beiden Länder Rußland und Deutschland geographische Nachbarn geworden sind, hat sich naturgemäß der Güteraustausch, angereizt durch die natürlichen Produktionsverhältnisse beider Länder, ganz ungeheuer gesteigert. 1912 betrug die deutsche Ausfuhr nach Rußland 860 Millionen Mark, die Einfuhr aus Rußland 1528 Millionen Mark. Während der letzten fünf Jahre betrug die Mehreinfuhr aus Rußland stets über 800 Millionen Mark und reichte über die Milliarde hinaus. Dieser ungeheure Warenumsatz ist die natürliche Folge, daß zwei Länder in nächster Nachbarschaft sich derart ergänzen, daß Rußlands Rohstoffe von Deutschland begierig aufgenommen werden, während die hochstehende deutsche Industrie ihrerseits Rußland all das zu liefern vermag, was die noch junge und rückständige russische Industrie nicht hervorzubringen vermag. Wir brauchen also nicht näher darauf einzugehen. Nur wollen wir festhalten, daß Deutschland der berufene Lieferant aller Qualitätsprodukte für Rußland gewesen ist und bleiben wird, ebenso wie Rußland für seine Ausfuhr an Rohstoffen (Getreide, Gespinstfasern, Holz, Öle, Eier, Geflügel und gewisse Erze, wie Mangan) stets in Deutschland einen reichen und zahlungsfähigen Markt finden wird.

Um uns wenigstens einen Begriff von der Riesenhaftigkeit dieser Warenumsätze und deren Bedeutung für Rußland zu machen, seien kurz folgende Angaben eingeschaltet.

Es betrug in Millionen Mark:

	1912	1911	1910	1909
Deutschlands Ausfuhr nach Rußland	680	625	547	444
Deutschlands Einfuhr aus Rußland	1528	1634	1386	1363
Gesamter Warenumsatz	2208	2260	1934	1808

Wie überwiegend der deutsche Verkehr im russischen Handel ist, ermessen wir jedoch erst aus den Zusammenstellungen Zuckermanns, der die Anteile der einzelnen Staaten am Warenverkehr Rußlands für das Jahrfünft 1909/13, wie folgt, bestimmt:

	In Prozenten hatten Anteil	
	an der Einfuhr nach Rußland	an der Ausfuhr aus Rußland
England	12,15	25,31
Frankreich	4,91	9,66
Italien	1,39	5,72
Vereinigte Staaten	6,95	2,40
Alle Vierverbandgroßmächte	25,40	43,09
Deutschland	**43,44**	**45,20**
Österreich	2,83	5,18
Die Vierbundgroßmächte . .	**46,27**	**50,38**

Man muß füglich noch Belgien in Betracht ziehen, in dessen registrierter Einfuhr gewaltige, aber nur durchlaufende Warenmengen einbegriffen sind, die nach Deutschland gelangen. Das kleine Land weist an Ausfuhr nach Rußland nur 0,65 Prozent, an Einfuhr aber 7,62 Prozent nach. Schlagen wir daher einen entsprechenden Teil dieser Ziffer Deutschlands Rechnung zu, so dürfen wir sagen, daß Deutschland allein die reichliche Hälfte des russischen Exports aufgenommen, dagegen Rußland zu 43,44 Prozent seines ausländischen Warenbedarfs versorgt hat.

Diese gewaltigen Handelsumsätze bedingen natürlich eine enge Vereinigung beider Völker, knüpfen unzählige Bande hinüber und herüber und regen eine ebenso emsige wie vielseitige Betätigung der Händler und Gewerbetreibenden an. Da auch hier ganz überwiegend die Initiative und die Leitung den Deutschen zufällt, ist es klar, welche Rolle deutsche Arbeit zur Bewältigung dieser Umsätze in Rußland selbst vollbringt, während umgekehrt nur wenige Russen in Deutschland zu wirken sich berufen fühlen.

Indessen ist ungleich interessanter als diese reinen Handelsbeziehungen mit ihren Nebenerscheinungen die Kapitalauswanderung, d. h. dasjenige ausländische Kapital, das sich zu dauernder Arbeit nach Rußland zieht. Diese Kapitaleinwanderung nach Rußland ist überaus erheblich, besonders seit den 90er Jahren. So sind 1899 in der russischen Industrie 430 Millionen Rubel, also nahezu eine Milliarde Mark ausländisches Kapital investiert worden, 1890 326,8 Millionen Rubel, 1907 192 Millionen Rubel. Doch hier zeigt sich vorwiegend das, was wir schon als „Beseelung des Kapitals“ bezeichneten. Das damalig entbrannte Gründungsfieber, das vorwiegend den südrussischen Bergbau, die metallurgische Industrie, die Errichtung von Straßenbahnen und die Glasindustrie betraf, berührte die Deutschen verhältnismäßig wenig. Es war zumeist belgisches und französisches Kapital, das diesen Zustrom bestritt. Alle die Ziffern, die statistisch faßbar sind, betreffen in der Hauptsache nur die Aktienunternehmungen. Damit versagt die Statistik, um ein klares Bild zu erlangen. Man muß hier mit eigenen Augen die Dinge im pulsierenden Leben betrachten. Denn die Vormacht des deutschen, in Rußland arbeitenden Kapitals beruht nicht so sehr auf Gründung von Aktiengesellschaften (obwohl auch hier eine stattliche Anzahl mit gewaltigen Kapitalien von Deutschen ins Leben gerufen worden sind), als vielmehr in denjenigen Beträgen, welche die zahlreichen Deutschen vorwiegend in rein persönlichen Unternehmungen nach Rußland bringen und dort arbeiten lassen. Die Statistik der Aktiengesellschaften verschleiert diese Abwägung bis zu einem gewissen Grade. Sie erwähnt zum 1. Januar 1900 265 ausländische Aktiengesellschaften, von denen 162 belgische, 54 französische, 19 englische, aber bloß 30 deutsche gezählt wurden. Im Jahre 1900 traten neu hinzu im ganzen 40, wovon allein 25 belgische, 6 englische und nur 3 deutsche waren. Das Schwergewicht des deutschen Kapitals liegt aber, wie gesagt, nicht an dieser Stelle. Es sickert vielmehr

durch die unzähligen und unscheinbaren Kanäle des Kleinverkehrs und der persönlichen Initiative nach Rußland hinein, verkappt sich überdies vielfach in der Form russischer Gesellschaften, die nichts anderes sind, als Zweiginstitute der gewaltigen deutschen Unternehmungen auf elektrischem Gebiet (Schuckert, A.E.G., Siemens & Halske, Petersburger Gesellschaft für elektrische Beleuchtung, der chemischen Industrie usw.). Überdies arbeitet das deutsche Kapital in überragendem Maße in den größten russischen Aktienbanken, beherrscht also indirekt die Industrie, entfällt jedoch dadurch ebenfalls der schwerfälligen Registrierung in der Statistik. Es mag hier jedoch darauf hingewiesen werden, daß das erwähnte große Fieber der 90er Jahre das deutsche Kapital wenig erfaßt hat. Es blieb zwar von der damaligen Überspekulation verschont, ist aber doch bei der Hebung der Naturschätze, die damals in so schwunghafter Weise eintrat, d. h. im Bergbau usw., ins Hintertreffen geraten. Es mag diese Zurückhaltung wohl bedauert werden. Sie wird aber der kurz vorher eingetretenen politischen Erkaltung und der Vertreibung russischer Anleihen von den deutschen Börsen 1887 durch Bismarck zuzuschreiben sein. Es bleibt zu hoffen, daß nach dem Kriege dieses Versäumnis nachzuholen sei. Denn unzweifelhaft liegen ungeheure zukünftige Gewinne in der Beteiligung an der Ausbeutung der Naturschätze Rußlands, und es ist kaum anzunehmen, daß der gewaltige Vorsprung, den insbesondere belgisches, französisches und englisches Kapital in dieser Hinsicht in den zwei Jahrzehnten vor dem Kriege gewonnen haben, bestehen bleiben wird.

Wie die Dinge vor dem Kriege lagen, so kann man wohl sagen, daß Deutschland in dieser einen Hinsicht stark zurücktrat, daß dagegen, abgesehen von jenen großen Zweigunternehmungen deutscher industrieller Weltfirmen sowie der Textilindustrie und der Banken, das deutsche Kapital vorwiegend im Handel beherrschend auftrat und ferner regen Anteil an der verarbeitenden Industrie Rußlands genommen hat.

An dieser Stelle möchte ich nochmals darauf verweisen, was ich eingangs über die „Beseelung“ des Kapitals erwähnte. Darin besteht ein tiefgreifender Unterschied zwischen der Anlageform und den Wirkungen, die die verschiedenen Länder mittels der von ihnen genährten Kapitaleinwanderung in Rußland ausüben. Das in feinsten Strähnen ins Land einfließende deutsche Kapital spielt eine wesentlich andere Rolle, als die Kapitalmacht der ehemaligen Alliierten Rußlands, die in dicken Blöcken sich auf den Naturreichtümern festklammert, sie auspreßt und sich breit macht. Das deutsche Kapital ist häufig nur die Begleiterscheinung rühriger Unternehmer, die ihre volle Arbeitskraft dem Neulande ihrer Wahl widmen. So zieht es Zehntausende tüchtiger Köpfe, Zehntausende geschulter, arbeitsamer Hände mit sich und wirkt Kultur spendend und Wissen verbreitend. Es verwurzelt sich leicht — allzu leicht! — mit dem russischen Wirtschaftsboden. Kapital sowohl wie die Menschen aus Deutschland versickern im Russentum! Die Früchte beider kommen nahezu voll dem neuen Betätigungsgebiet zugute. Anders das „unbeseelte“ Kapital, wie es die übrigen Mächte entsenden. Die Gewinne werden vorsorglich in Gestalt von Dividenden bis auf den letzten Heller ins Ausland gepumpt; denn die Besitzer der Aktien leben ausnahmslos im Ausland. Die spärlichen Menschen, insgesamt wenige Dutzend, die als Leiter entsandt werden müssen, betrachten sich als in die Verbannung geschickt, ersparen möglichst viel von ihren hohen Gehältern und belassen diese Summen, wie auch meist ihre Familien, in der Heimat. Sie meiden jede engere Berührung mit Rußland, verlassen es raschmöglichst unter Mitnahme ihres Bankkontos. Kein Stäubchen des errafften Gewinnes verbleibt in Rußland, kein Atom der Kulturgaben keimt dort zu dauerndem Leben auf. Es entschwindet alles über die Landesgrenzen. Und gerade dieses völlige und unauffällige Entschwinden verbirgt dem Auge des Russen die volkswirtschaftliche Aussaugung, die mit dem Gebaren verbunden ist. Es scheint verwunderlich, aber beruht auf voller Wahrheit: dieses System, unbeseeltes, sozusagen nacktes Kapital auszuführen in der Form von Aktiengesellschaften (Sociétés anonymes!) wirkt gerade in seiner Anonymität weniger aufreizend auf den nationalen Neid als das deutsche System. Ungeachtet seiner größeren Schädlichkeit bleibt es unbemerkt für die einheimische Bevölkerung. Bei den im Inlande seßhaft werdenden Deutschen dagegen sticht die Wohlhabenheit der vielen erfolgreichen Unternehmer ungleich mehr in die Augen. Der Russe beobachtet, wie da ein kleiner deutscher Mechaniker es zum Großunternehmer bringt; wie dort der bescheidene Pächter als reicher Grundeigentümer endet, der betriebsame Handwerker sich zum angesehenen Kaufmann emporschwingt. Das alles steht dem Russen deutlich sichtbar vor Augen, während bei den Aktienunternehmungen der anderen Staaten der Strom der Dividenden und deren üppiger Verbrauch im Ausland weniger sinnfällig wird. Das aber erregt dann den Neid, das Geschrei über das „deutsche Joch“. Es liegt ein völliges Verkennen der wahren Verhältnisse in diesem Urteil, das aus plumper Unbedachtsamkeit die für Rußland viel günstigere Art gerade deutscher Betätigung und deutscher Unternehmungsformen stärker anfeindet, als die verstecktere, aber planmäßige Raubwirtschaft des Großkapitals anderer Fremdstaaten.

Eine weitere Ausstrahlung fremden Kapitals und Durchdringung des russischen Reiches beruht auf den öffentlichen Anleihen. Damit gelangen wir zu einem gänzlich unpersönlichen Kapitalverkehr, der eine reine Belastung auferlegt, nichts Kulturelles zu bieten vermag und nichts bieten will. Hier tritt Deutschland heute erst recht zurück. Wie schon erwähnt, ist für Deutschland eine Bruchlinie bemerkbar seit dem Jahre 1887. Es betrug von der damaligen russischen Staatsschuld von 5334 Millionen Rubel der Anteil des Auslandes 65 Prozent, nämlich 3442 Millionen Rubel. Die seither von Deutschland geübte Zurückhaltung ist für das deutsche Kapital zum Guten

ausgeschlagen, da es von dem russischen Staatsbankerott nur in geringem Maße betroffen werden kann. Es dürften heute in deutschem Besitz nurmehr kaum 1 $^3/_4$ Milliarden Mark an russischen Anleihen sich befinden, welche überdies größtenteils in staatlich garantierten Eisenbahnobligationen bestehen. 1895 waren an der Berliner Börse allein an solchen Eisenbahnobligationen 1925 Millinen Mark zugelassen. Es sind seither noch deutsche Beteiligungen an russischen Anleihen vorgekommen, besonders an der großen Anleihe nach dem Japanischen Kriege. Vieles davon ist jedoch rechtzeitig oder während des Krieges an fremde Märkte abgeflossen. Zu Beginn des Krieges betrug die gesamte Staatsschuld Rußlands etwa 8800 Millionen Rubel. Zurzeit sind die Verhältnisse unübersichtlich und schlechthin unberechenbar. Rußland dürfte heute eine Verschuldung, einschließlich des hinausgeschleuderten Papiergeldes, von etwa 200 Milliarden Rubel aufweisen.

Fragen wir nach der wünschenswerten Gestaltung der wirtschaftlichen Beziehungen der Deutschen zu Rußland nach dem Kriege, so kann als gewiß angenommen werden, daß das enge Aufeinanderangewiesensein beider Länder bestehen bleiben wird, kraft enger Nachbarschaft und der wirtschaftspolitischen Verhältnisse. Deutschland hat einen großen Reichtum an kostbarem Menschenmaterial und an Gütern in Rußland zu retten. Bezüglich der Menschen muß die Losung sein: freie Bahn den Kolonisten zurück in die Heimat, den Reichsdeutschen hinaus an ihre Posten! — Die bisherige Art der Betätigung wird wieder wohlgemut einsetzen. Wenn bisher die Franzosen im wesentlichen festverzinsliche Werte, Staatsanleihen und eine Anzahl Industrieobligationen nach Rußland gaben, Belgier und Engländer zumeist Realgüter als unzerstörbare Naturschätze erwarben, die Reichsdeutschen aber vorwiegend in der Industrie der Fertigwaren und im Handel das Übergewicht hatten, so ist es in Zukunft erwünscht, daß Deutschland größeren direkten Anteil an der Hebung der Naturschätze Rußlands nehme. Dort winken ungeheuere Gewinne, bei größter Sicherheit der sachgemäßen Anlagen. Die tausendfältige Kleinarbeit wird ohnehin das konkurrenzlose Feld deutscher Arbeit bleiben. Der Deutsche wird damit nach wie vor der hauptsächliche Kulturträger des aussichtsreichen Landes bleiben, da er, dank seinen Eigenschaften, stets der Schöpfer, Anreger und Ordner russischer Entwicklung war. Aber nicht Kulturdünger soll er sein — eine Rolle, die ihm von alters her die russische Regierung zudachte und die er durch seine Selbstverleugnung so ausgiebig spielte —, sondern Kulturgärtner!

In dieser Hinsicht steht ihm eine wichtige und dankbare Rolle auch in politischer Richtung bevor. Dies läßt uns zum Schluß noch zu der Frage abschweifen, wie es um die landläufige Auffassung bestellt ist, als sei der Zarismus der Treiber des russischen Imperialismus gewesen. Die Auffassung ist oberflächlich und grundfalsch! Dem Zarismus fiel nur die Ausführung eines Dranges zu, der den tiefsten Volksmassen mit Naturgewalt entquillt. Die zaristische Herrschsucht war nichts als der politische Exponent der Landgier des hungernden Russenvolks mit seiner jeder schöpferischen Befähigung baren Heuschreckennatur. Der Landhunger wird aber so lange die Triebkraft der Bauern bleiben, als sie sich nicht zu vertiefen lernen. Vertiefung aber heißt in der Landwirtschaft — Intensivierung, Erwerbung größeren Nahrungsspielraums auf der gleichen Fläche. Bis dahin wird dieser festgefahrene Ackernomade stets seinen Boden zu schanden arbeiten, um sich nach jungfräulichem Land umzusehen. Dieser blinde, bäuerliche Ausbreitungsdrang ist der Ursprung des russischen Imperialismus. Erst der Übergang zu höheren Wirtschaftsformen — im Landbau wie in den anderen Gewerben — kann diese unersättliche Gier dämpfen und heilen. Wer aber war bisher der Lehrer und Führer Rußlands auf dem Wege zu höherer Wirtschaftsgestaltung, wenn nicht der Deutsche? Dieser Krieg hat uns belehrt, welche furchtbaren Folgen die immerwährende Gärung dieses Masseninstinktes im Russenvolke hat. Die siegreichen Waffen haben noch für einmal den Drang von außen abgestaut; von innen her kann ihn nur eine besser geartete Wirtschaft mäßigen. Und darin liegt künftig die ungeheuere politische Tragweite deutscher Kulturarbeit in Rußland: jeder Beitrag zur Überführung des russischen Gemeinwesens in bessere Wirtschaftsformen, jede technische Bereicherung, jede Anleitung zu höherer Produktivität ist geeignet, den Ausdehnungstrieb zu dämpfen und den Russen zu lehren, sich mit dem zu begnügen, was er besitzt. Zu dieser innersten Reform beizusteuern wird nach dem Kriege die vornehmste Aufgabe des Deutschtums in Rußland sein! Sie wird neben seiner eigenen wirtschaftlichen Prosperität hergehen, und so wird doppelter Segen auf deutscher Arbeit ruhen.

Fassen wir zusammen, so sehen wir, daß die Erweckung jeder höheren wirtschaftlichen Tätigkeit in Rußland den Ausländern zugefallen ist; daß die innigste Verbindung sowohl durch Beispiel und persönliche Berührung, wie durch Zuführung von Kenntnissen, Technik, aber auch von Kapitalien ganz überwiegend den Deutschen zugefallen ist, die ja auch seit Beginn des 17. Jahrhunderts ständig die leitenden Führer und Ordner des russischen Staatsaufbaues gewesen sind. Seit Mitte des letzten Jahrhunderts ist in dieser Hinsicht das Deutschtum immer mehr zurückgetreten; aber nur, um desto stärker auf wirtschaftlichem Gebiete einzuwirken. Hier hat es sich bis in die feinsten Ausläufer des Wirtschaftslebens ausgebreitet. Das Deutschtum und das deutsche Kapital treten überall als Anreger, Leiter, als Pioniere des Fortschritts auf und halten in weitgehendem Maße die wirtschaftlichen Geschicke des Landes in der Hand. Dennoch ist das neidische Geschrei von der deutschen Vergewaltigung ungerecht[1]). Denn gerade der Deutsche ist derjenige

[1]) Wie sehr Neid der Anlaß des Deutschenhasses in Rußland ist, geht u. a. daraus hervor, daß z. B. dem nord- und mittelrussischen Bauern jede Gehässigkeit gegen den Deutschen fehlt; — kommt er doch so gut wie nie mit

unter den Ausländern, der nicht nur nehmend in Rußland auftritt oder gar Raubbau am russischen Reichtum treibt, sondern in weitgehendem Maße als der gebende Teil fungiert. Auch nach dem Kriege wird es nicht anders sein. Denn wie einst die Waräger berufen wurden, so ist es noch heute: „Das russische Land ist groß und reich, aber es ist keine Ordnung darin!“ Der Deutsche aber ist der ordnende und fördernde Geist in Rußland und wird es bleiben. Die Natur ist stärker als der Eigensinn neidischer Volksmassen. Die natürlichen Wechselbeziehungen zwischen beiden Reichen, die Gunst der geographischen Nachbarschaft sind da ausschlaggebend, hauptsächlich aber die glückliche Ergänzung der Volkseigenschaften beider Nationen ist zu mächtig, als daß die deutsche Tätigkeit in Rußland nennenswert auf künstliche Weise zurückgestaut werden könnte. Und mag sich russischer Dünkel und russischer Neid noch so sehr dagegen wehren, dem Deutschen wird, wenn ihm der Weg nach Rußland wieder offensteht, seine Kulturmission erfüllen. Der Russe wird eben einsehen müssen, daß es nicht anders geht, und wird sich fügen. Vielleicht wird er auch zu der Einsicht kommen, daß ihm selbst Heil widerfährt aus der fördernden Tätigkeit der ehrlichen und tüchtigen deutschen Arbeit. Mögen dann einige Schreier noch so sehr über deutsche Vergewaltigung Zeter und Mordio rufen, die alte Erkenntnis wird eben doch bestehen bleiben: „Bes nemza nelsia“ — Ohne den Deutschen geht's halt nicht!

Die nationale Autonomie des westungarischen Deutschtums.

Von Prof. Dr. Benno Imendörffer-Wien.

Mit dem österreichisch-ungarischen Ausgleiche im Jahre 1867 wurde in Ungarn die Hegemonie des Magyarentums begründet. Obgleich an Zahl stets nur eine Minderheit, hatte es das von seinem hohen und niederen Adel geführte magyarische Volk verstanden, nicht nur während der Dauer des zentralistisch-absolutistischen österreichischen Regimentes, das sich nicht aus nationalen, sondern aus rein verwaltungstechnischen Gründen auch der allgemeinen Durchsetzung der deutschen Sprache in Amt und Schule angenommen hatte, seine nationale Unversehrtheit zu bewahren, sondern auch Offensivgeist genug übrigbehalten, um nun, seinerzeit zur Herrschaft gelangt, an die rücksichtslose Magyarisierung aller nichtmagyarischen Volksstämme im Lande zu schreiten. Der versöhnliche Geist und die Einsicht des großen magyarischen Staatsmannes Franz Deák wollte freilich von einer Unterdrückung der anderssprachigen Einwohner nichts wissen und setzte die Erlassung des sog. „Nationalitätengesetzes vom Jahre 1868“ durch. Dieses Gesetz sollte allen Einwohnern der Länder der heiligen Stephanskrone ohne Unterschied ihrer Stammeszugehörigkeit das Recht sichern, Schulen in der eigenen Muttersprache zu besitzen und mit sämtlichen staatlichen Behörden in der Muttersprache zu verkehren. Dieses Gesetz, das ein friedliches Beieinanderwohnen der mannigfaltigen Nationen Ungarns gewährleistet hätte, ist indessen niemals zur Durchführung gelangt. Den magyarischen Machthabern schwebte das Ideal des nationaleinheitlichen ungarischen Staates vor Augen, und sie meinten es nicht rasch genug erreichen zu können. So setzte denn schon in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts eine amtlich betriebene Magyarisierungspolitik ein, die zunächst die erwünschten Erfolge zu zeitigen schien. Wer noch vor einem Vierteljahre Ungarn bereiste, ohne über die ethnographischen Verhältnisse tiefer unterrichtet zu sein, der mußte den Eindruck gewinnen, daß überall magyarische Sitte und Sprache vorherrschend seien. Anders freilich stellte sich dem Kenner ungarischer Verhältnisse die Lage dar. Wer Gelegenheit hatte, mit Deutschen, Rumänen, Serben, Kroaten, Ruthenen und Slowaken in nähere Fühlung zu treten, dem wurde es klar, daß es sich hier lediglich um die Wirkung eines jahrzehntelang wirkenden Schreckensregimentes handelte, das teils mit offener Gewalt, teils mit Überredung und noch mehr mit reichlicher Bestechung, dem landesüblichen politischen Werbemittel, arbeitete und so einen dünnen Firnis magyarischen Anstrichs über alle Gaue des Reiches Stephans des Heiligen zu breiten vermocht hatte. Aber unter dieser Hülle wirkte und erstarkte trotz alledem mehr und mehr das nationale Selbstbewußtsein all der unterdrückten nichtmagyarischen Völker, das nun beim Zusammenbruche der Habsburger Monarchie plötzlich, seiner Fesseln ledig, in hellen Flammen emporschlug. Die nach Ungarn einmarschierenden serbischen, rumänischen und tschechoslowakischen Heersäulen fanden fast überall bei ihren Stammesbrüdern offene Arme; heute sind weite Gebiete des Landes in Feindeshand und das Magyarentum hat nur geringe Hoffnung, wenigstens Bruchteile der besetzten Landschaften durch die Gnade der Entente wiederzuerlangen. Dieser plötzliche Wandel der Verhältnisse konnte nicht ohne tiefgreifende Folgen für das ungarländische Deutschtum bleiben. Da die Hauptmasse der Deutschen im Süden und im Südosten Ungarns ansässig ist, wie die rund 600000 Köpfe starken Banater und Bäcskaer (Zwischenstromland zwischen Donau und Theiß) Schwaben, wie die Siebenbürger Sachsen, die 230000 Seelen zählen, bleiben einstweilen im magyarischen Ungarn die mehr als 350000 Deutschen in den an Österreich angrenzenden Komitaten und die etwa 120000 verstreut wohnenden deutschen Bauern in der Umgebung der Hauptstadt Budapest, nicht gerechnet die mindestens 200000 Einwohner Budapests selbst, die deutscher Herkunft sind. Alles in allem stehen also derzeit noch über eine halbe Million Deutscher, mehr als in den gesamten

ihm in Berührung. Dagegen speit der südrussische Bauer, der rings um sich herum die Erfolge der Kolonisten schaut, Gift und Galle gegen den „Deutschen“. Und wiederum tritt vorwiegend in Großrußland der Unternehmerstand, die Großbourgeoisie, als Träger des Widerwillens gegen das Deutschtum hervor. Warum? Weil dort die erfolgreiche Arbeit der deutschen städtischen Gewerbetreibenden in die Augen fällt.

russischen Ostseeprovinzen, unter magyarischer Staatshoheit.

Viele deutsche Reisende, die, von ihren liebenswürdigen magyarischen Wirten geleitet und nach deren Weise unterrichtet, der Welt in Wort und Schrift verkündeten, die Deutschen in Ungarn erfreuten sich der weitestgehenden Freiheit und hätten keinerlei nationale Wünsche mehr, sehen sich heute eines anderen belehrt. Sobald die Kraft der magyarischen Herrschaft gebrochen war, die ihre Wurzeln in der besonderen Gunst der früheren Dynastie und in der Anlehnung an Österreich hatte, dessen wirtschaftliche und militärische Hilfsmittel stets zu ihrer Verfügung standen, erhob sich in den drei westungarischen Grenzkomitaten oder Gespanschaften: Wieselburg, Ödenburg und Eisenburg eine nationale deutsche Bewegung, die selbst diejenigen überraschte, die wußten, daß hier noch eine gewaltige Summe ungebrochenen deutschen Stammesgefühles lebendig sei und nur der Entledigung vom magyarischen Drucke harre. Wie aus dem Boden gewachsen stand da plötzlich ein „Deutscher Volksrat für Westungarn“ auf dem Plane, der unter Berufung auf die vom Grafen Michael Károlyi, dem neuen ungarischen Ministerpräsidenten und bisherigen Präsidenten der ungarischen Republik, ausdrücklich anerkannten Wilsonschen Grundsätze, das Selbstbestimmungsrecht für die westungarischen Deutschen in Anspruch nahm. Dazu kam, daß gleichzeitig, namentlich auf dem flachen Lande, eine sehr starke Strömung für den Anschluß dieser Gebiete an das benachbarte und stammverwandte Deutschösterreich hervortrat. Die ungarische Regierung, der nichts mehr am Herzen lag, als um jeden Preis die Integrität des Gebietes ihres Staates zu behaupten, wagte nun nicht dieser elementaren Volksbewegung mit den früher üblichen Gewaltmitteln entgegenzutreten und berief sogar den bisher in streng magyarischen Kreisen wegen seiner Versöhnlichkeit gegen die Nichtmagyaren verfemten Privatdozenten der Budapester Universität Oskar Jászi ins Kabinett, wo er das neu geschaffene Portefeuille eines Nationalitätenministers übernahm. Jászi, obgleich selbst Magyare, war seit Jahren in Wort und Schrift für die Anerkennung der völkischen Rechte der nichtmagyarischen Einwohner des Landes eingetreten und sollte nun seinen Ideen zum Durchbruche verhelfen. Bei der unlängst erfolgten Umgestaltung der ungarischen „Volksregierung“ ist Jászi allerdings aus dem Ministerium wieder ausgeschieden, aber was er in die Wege geleitet hatte, die Gewährung weitgehender Autonomie an die einzelnen Volksstämme, in deren Genuß zuerst die Ruthenen der Waldkarpathen traten, nahm seinen Fortgang. Wie sehr inzwischen das Deutschtum in Westungarn erstarkt war, wurde daraus ersichtlich, daß im Dezember v. J. der Deutsche Volksrat für Westungarn der Budapester Regierung ein Ultimatum stellte, bis zum 29. Januar 1919 die gesetzliche Autonomie für ihr Gebiet auszusprechen, und daß diese Frist von der Regierung pünktlich eingehalten wurde. Am genannten Tage erschien im ungarischen Amtsblatte das „Volksgesetz VI, über die deutsche Autonomie in Westungarn“. Mißt man die hier den Deutschen zugestandenen Freiheiten an den bisherigen Zuständen, so erscheint der Fortschritt allerdings ganz gewaltig und der Sieg des westungarischen Deutschtums vollständig. Das Gesetz anerkennt sämtliche in Ungarn wohnenden Deutschen als einheitliche deutsche Nation (nicht mehr als bloße „Nationalität“), die in der politischen Verwaltung, der Rechtsprechung, in Schule und Kirche vollständige Autonomie erhält. Die deutsche Sprache wird in diesen Verwaltungszweigen als Amtssprache festgelegt und das von Deutschen bewohnte Gebiet einem eigenen „Deutschen Minister“ in Budapest unterstellt. Das autonome deutsche Gebiet wird in Gouvernements eingeteilt, an deren Spitze der vom deutschen Minister ernannte Gouverneur — die Deutschen nennen ihn Landeshauptmann — steht. Die deutsche Nation wählt ohne Unterschied des Geschlechtes auf Grund des allgemeinen gleichen und unmittelbaren Wahlrechtes die Abgeordneten zur deutschen Nationalversammlung. Jedem Gouvernement steht ein Gouvernementsrat — Landtag — zur Seite, der aus den vom Gouverneur berufenen Fachleuten besteht. Da das künftige Ungarn ein Bundesstaat — schon hat man dafür das Schlagwort „die östliche Schweiz“ geprägt — sein soll, ergeben sich neben den autonomen Angelegenheiten der deutschen Nation die mit dem Gesamtstaate gemeinsamen Angelegenheiten. Diese sind die gemeinsamen Finanzen, das Auswärtige, die Wehrmacht und das Verkehrswesen. Die einschlägigen Gesetze bringt der ungarische Gesamtreichstag, in dem auch Vertreter der deutschen Nation Sitz und bezüglich der gemeinsamen Angelegenheiten Stimme haben. Sie dürfen sich im Reichstage der deutschen Sprache bedienen.

Man sieht, es ist nicht wenig, was die ungarische Regierung den Deutschen gewähren will, und auf den ersten Blick scheint es, als ob diesen wirklich nichts mehr zu wünschen übrigbliebe. Nun ist aber wohl zu beachten, daß es sich einstweilen nur um ein Stück Papier handelt und daß der Weg von der Erlassung zur Durchführung des Gesetzes noch ziemlich weit ist. Man darf sich daher auch gar nicht wundern, wenn einstweilen auf deutscher Seite noch keineswegs Begeisterung laut wird, man vielmehr das Autonomiegesetz mit größter Zurückhaltung aufnimmt und sich einer abwartenden Haltung befleißigt. Wie sehr gerechtfertigt dies ist, haben die jüngsten Ereignisse gelehrt. Das westungarische Magyarentum nahm die Zuerkennung der Autonomie an die Deutschen mit unverhüllter Abneigung auf und ist vom ersten Tage an bemüht, ihre Zurücknahme oder doch wenigstens ihre weitestgehende Einschränkung durchzusetzen. Nun ist das Magyarentum in den mit Autonomie begabten drei Grenzgespanschaften nicht nur an sich eine verschwindende Minderheit, sondern auch nur zum allerkleinsten Teile bodenständig. In der bäuerlichen Bevölkerung, wie im eigentlichen städtischen Bürgertume hat es fast gar keine Vertretung. Magyarische Dörfer fehlen bis auf ganz wenige Ausnahmen in diesen Gebieten völlig, und die Bürgerschaft der wenigen Städte, wie Ödenburg, Güns, Steinamanger, Wieselburg,

Eisenburg, Rust usw., ist von rein deutscher Abstammung. Allerdings ist ein gewisser Bruchteil dieses deutschen Bürgerstandes, soweit er nämlich akademische Laufbahn eingeschlagen hat, also soweit aus ihm Geistliche, Lehrer, Rechtsanwälte, Notare, Ärzte usw. hervorgegangen sind, der Magyarisierung wenigstens äußerlich verfallen. Wohlgemerkt aber auch nur teilweise; denn gerade die Führer der deutschen Bewegung gehören vorwiegend den Kreisen der akademisch Gebildeten an. Den Kern der magyarisch Gesinnten aber stellen die aus anderen Landesteilen hierher versetzten magyarischen Staats-, Komitats- und Gemeindebeamten. Diese genossen bisher als eigentliche Vertreter der Herrenrasse und als Inhaber der öffentlichen Gewalt eine bevorzugte Stellung, sowohl in gesellschaftlicher wie in politischer Hinsicht. Daß sie diese nun auf das äußerste gefährdet sehen, ist begreiflich und auch sachlich berechtigt. Da die meisten von ihnen, im Gegensatze zu amtlichen Angaben, der deutschen Sprache keineswegs in genügendem Maße mächtig sind, um ihr Amt künftig in dieser versehen zu können, droht ihnen also die Versetzung in andere, magyarische Gegenden. Aber gerade die Annehmlichkeiten, die ihnen hier die deutsche Kultur bisher geboten hat im Vereine mit dem verhältnismäßigen Wohlstande ihrer Adoptivheimat, machen ihnen den Gedanken, von hier scheiden zu müssen, sehr schwer. Dazu kommt, daß sie allesamt in der Vorstellung des einheitlichen, magyarisch regierten Staates aufgewachsen sind und ihnen daher die den Deutschen zu gewährende Gleichberechtigung als Verrat am eigenen Volke erscheint. Aus diesem Gemisch eigensüchtiger und nationaler Beweggründe ergibt sich ein heftiger und sehr rühriger Widerstand gegen die Durchführung des Volksgesetzes VI. Vor allem handelt es sich dabei dem magyarischen Beamtentume um die Erhaltung des magyarischen Charakters der Stadt Ödenburg, die nach Lage und Bedeutung der gegebene Sitz des deutschen Landeshauptmanns und der deutschen Nationalversammlung — wie die Deutschen sagen, des Landtages — ist. In ihrem publizistischen Organe, der Ödenburger magyarischen Tageszeitung „Sopronvármegye“ (Ödenburger Gespanschaft), führen vom ersten Tage an die Magyaren Westungarns einen erbitterten Kampf gegen die deutsche Autonomie. Die natürliche politische Klugheit der Magyaren bringt es mit sich, daß dieser Kampf einstweilen noch, da man sich als schwächerer Teil fühlt, in merkwürdig sanften Bahnen verläuft. Immer wieder wird den „deutschen Brüdern“ versichert, daß man nichts dagegen habe, wenn ihre deutsche Muttersprache mehr als bisher Geltung erhalte, aber man betont immer wieder die „uralten“ Rechte des Magyarentums auf das gesamte Land, und daneben wird immer wieder die bewußt falsche Behauptung vorgebracht, daß das deutsche Volk als solches ja gar keine Sehnsucht nach der Autonomie habe und daß es nur seine „angeblichen“ Führer seien, die diese forderten. Mitunter verliert man auch die Zügel der vernünftigen Mäßigung und verfällt wieder ganz in die altgewohnte Tonart des magyarischen Größenwahns. So führt das genannte Blatt in immer neuen Abwandlungen den Nachweis, daß die Stadt Ödenburg der „tausendjährigen“ magyarischen Kultur alles verdanke, was sie heute habe und sei; was der geschichtlichen Wahrheit zwar ins Gesicht schlägt, aber als Stimmungsmache in magyarischen Kreisen seine Wirkung tut. Natürlich muß auch die Statistik herhalten, um aller Welt zu verkünden, daß Ödenburg eine überwiegend magyarische Stadt ist. So brachte kürzlich „Sopronvármegye“ nachstehende Aufstellung:

Die Einwohnerschaft Ödenburgs nach der Muttersprache:

Jahr:	Deutsche:	Magyaren:
1880	17000	4000
1890	17000	8000
1900	17000	15000

Dann heißt es wörtlich: „Von den Einwohnern Ödenburgs bekannten sich im Jahre 1910 bei einer Gesamtzahl von 34000 25000 als solche Ungarn, die des Magyarischen mächtig sind.“

Die verblüffende Naivität dieser Darstellung könnte herzerfrischend wirken, wenn sie nicht allzusehr den Stempel der völligen Willkür und der absichtlichen Färbung trüge. Man beachte: in den zwei Jahrzehnten von 1880 bis 1900 haben die Deutschen sich überhaupt nicht vermehrt, im dritten Jahrzehnt sogar vermindert, während sich die Zahl der Magyaren im gleichen Zeitraume nahezu vervierfacht hat. Ferner: im Jahre 1910 gab es in Ödenburg 25000 solche Ungarn — im Magyarischen fehlt leider die wichtige Unterscheidung zwischen Magyaren als Stammesbezeichnung und Ungarn als Bezeichnung der Staatsangehörigkeit —, die des Magyarischen mächtig waren. Was heißt dies? Früher war von Magyaren schlechtweg im Gegensatze zu den Deutschen die Rede, nun sind es auf einmal nur ungarische Staatsbürger, die des Magyarischen mächtig sind, also offenbar ist hier etwas anderes gemeint. Was könnte aber anderes gemeint sein, als Deutsche, die auch das Magyarische beherrschen? Wir haben also die Merkwürdigkeit vor uns, daß die bis zum Jahre 1900 völlig unfruchtbaren Deutschen sich in den zehn Jahren von 1900 bis 1910 plötzlich dennoch vermehrt haben; denn bilden sie auch nur, wie das magyarische Blatt angibt, bei 34000 Einwohnern 45 % der Bevölkerung, was 15300 Köpfe ausmacht, so müssen wir unter den 25000 Ungarn, die auch Magyarisch können, offenbar einen guten Teil Deutscher vermuten, woraus deutlich hervorgeht, daß die früheren Angaben über die märchenhafte Vermehrung der Magyaren nur dadurch zustande gekommen sind, daß alle Deutsche, die auch die magyarische Sprache beherrschen, einfach den Magyaren zugezählt wurden. Aber gerade der sonderbare Umstand, daß in der letzten Rubrik mit einem Male an die Stelle der Magyaren jene zweisprachigen „Ungarn“ treten, ist das ungewollte Eingeständnis der plumpen Fälschung.

Den schärfsten Gegner fand die deutsche Autonomie in dem bisherigen Vorsitzenden des magyarischen Volksrates für Ödenburg, Dr. Stephan Tálos, der auf einer der letzten Sitzungen dieser Körperschaft eine Entschließung vorlegte, die nicht mehr

und nicht minder forderte als die Aufhebung der deutschen Autonomie, die als den Wünschen des deutschen Volkes gar nicht entsprechend und als gefährlich für den Bestand und die Zukunft des ungarischen Staates hingestellt wurde. Dies war selbst seinen Gesinnungsgenossen zu stark, und die Entschließung wurde abgelehnt, worauf Tálos sein Amt niederlegte. Die ungarische Zentralregierung in Budapest, deren Eifer für die Befriedigung der berechtigten Ansprüche der nichtmagyarischen Völker sich seit dem Rücktritte Oskar Jászis auffällig abgekühlt hat, ist nun bemüht, die Erregung des westungarischen Magyarentums nach Möglichkeit zu stillen. So machte sie auf eine Anfrage der Ödenburger Magyarenführer die telephonische Mitteilung, daß die deutsche Autonomie „nirgends dem Magyarentume Abbruch tun werde und daß alle magyarischen Einrichtungen und magyarischen Beamten an Ort und Stelle verbleiben und ihre Tätigkeit intakt erhalten werden solle". Auch die Wahl des ersten deutschen Landeshauptmannes für Westungarn läßt erkennen, daß man in Budapest nicht gewillt ist, die deutschen Bäume in den Himmel wachsen zu lassen. Sie fiel nämlich auf einen merkwürdigerweise für die deutsche Autonomie anscheinend begeisterten Magyaren, Herrn Géza Zsombor. Sonderbarerweise konnte von deutscher Seite nachgewiesen werden, daß dieser Herr hinter den Kulissen mit der „Magyarischen Propagandastelle für die Integrität Ungarns", einer völlig in den Diensten des magyarischen Nationalismus stehenden Körperschaft, in engster Fühlung zusammenarbeite. Der Verdacht liegt also nahe genug, daß Zsombor nur deshalb für die deutsche Autonomie eintritt, um desto besser die Geschäfte des Magyarentums besorgen zu können und vor allem um rechtzeitig die ungarische Regierung über etwaige Neigung der Deutschen zum Anschlusse an Deutschösterreich zu unterrichten. Der Landeshauptmann hat inzwischen sein Amt angetreten und einem Vertreter des „Sopronvármegye" eine Unterredung gewährt, in deren Verlaufe er bemüht war, alle Besorgnisse der Ödenburger Magyarenklique zu zerstreuen. So erklärte er u. a., daß die Einrichtung der deutschen Autonomie „keine wesentliche Verschiebung im Beamtenkörper" bewirken werde, denn man werde sich nur davon überzeugen, daß alle Beamten des Deutschen „genügend" mächtig seien. Wenn man nun weiß, wie wenig die ungarischen Mittelschulen bezüglich der Kenntnis des Deutschen fordern, kann man sich von dem Inhalte des hier gemeinten Begriffes „genügend" eine entsprechende Vorstellung machen. Was das Schulwesen im autonomen deutschen Gebiete angeht, erklärte Herr Zsombor, man wolle nicht etwa „eine Treibjagd gegen das Magyarische veranstalten", sondern nur der Muttersprache gestatten, mehr in den Vordergrund zu treten, im übrigen aber dafür sorgen, daß die Jugend Gelegenheit habe, sich die „Staatssprache" anzueignen, womit natürlich das Magyarische gemeint ist. Eine „Enquete" von Schulmännern, denen auch Fachleute aus der Hauptstadt zugezogen werden sollen, werde im übrigen die nötigen Maßregeln feststellen. Hält man diese Kundgebung des Landeshauptmanns mit der oben erwähnten telephonischen Erklärung der Budapester Regierung zusammen, so hat man, wenn man magyarische Regierungsmethoden nur einigermaßen kennt, den sicheren Eindruck, daß es sich einstweilen nur darum handelt, das Deutschtum zu beruhigen, womöglich einzuschläfern und an den Abbau des Autonomiegesetzes zu schreiten, noch ehe es überhaupt verwirklicht worden ist.

Am 14. Februar d. J. versammelte sich in Wien eine Anzahl deutscher Vertrauensmänner aus Westungarn, um über den gegenwärtigen Stand der Autonomiefrage zu beraten. Dabei kam allgemein der Standpunkt zur Geltung, daß man zu dem guten Willen der ungarischen Regierung kein Vertrauen haben könne, namentlich aber zeigte sich, daß sich Landeshauptmann Zsombor sehr geringer Beliebtheit erfreut. Endgültige Beschlüsse wurden hier noch nicht gefaßt, doch ließ sich feststellen, daß die Auffassung, gestützt auf das von Wilson verkündete Selbstbestimmungsrecht der Völker äußersten Falles den Anschluß an Deutschösterreich zu verlangen, um endlich die unter der magyarischen Herrschaft arg vernachlässigten Kulturbedürfnisse und die wirtschaftlichen Belange des deutschen Westungarn sicherstellen zu können, festen Boden gefaßt hat. Sollte die ungarische Regierung fortfahren, die wirkliche Durchführung der deutschen Autonomie auf die lange Bank zu schieben und dabei ihren Umfang immer mehr einzuengen, indem sie durch einseitige Auslegung des Volksgesetzes VI vom Jahre 1919 mehr den magyarischen als den deutschen Wünschen Rechnung trägt, so wird sie die Verantwortung dafür zu tragen haben, wenn der gesunde und letzten Endes den deutschen Interessen allein entsprechende Gedanke des Anschlusses an das geeinte deutsche Volk im Bewußtsein der Deutschen der drei westungarischen Gespanschaften immer tiefere Wurzel schlägt. Auch wenn es in nächster Zukunft nicht gelingen sollte, diesem Gedanken Wirklichkeit zu verleihen, so ist er doch, dies darf heute mit Bestimmtheit behauptet werden, bereits so kräftig, daß in diesem Falle in Westungarn eine lebensfähige und rührige deutsche Irredenta erstehen wird, zu deren Niederringung die ungarische Regierung schwerlich mehr die nötigen Machtmittel wird aufbringen können. Jedenfalls aber wird man auf deutsch-ungarischer Seite bestrebt sein, bei den endgültigen Friedensverhandlungen die berechtigte Forderung nach Gewährung des Selbstbestimmungsrechtes geltend zu machen.

Weltwirtschafts-Chronik.

Wirtschaftsstatistik vom 1.—28. Febr. 1919.

Bearbeitet vom Bankprokuristen E. Auburtin-Berlin.

Banksätze.

Berlin	5 %	Rom	5 %
London	5 %	Madrid	4 %
Paris	5 %	Kopenhagen	5½ %
Wien	5 %	Stockholm	7 %
Petersburg	6 %	Schweiz	5½ %
Amsterdam	4½ %	Norwegen	6 %
Bukarest	5 %	Brüssel	6 %

Ausweise der Zentralbanken.

Deutsche Reichsbank (in Millionen Mark).

	31. Jan.	7. Febr.	15. Febr.	22. Febr.
Goldbestand	2 253	2 251	2 249	2 247
Silberbestand	20	20	20	21
Darlehnskassenscheine	5 752	5 781	5 811	5 786
Wechsel	27 098	26 030	26 679	24 920
Lombard	8	7	6	9
Effektenbestand	148	147	147	141
Notenumlauf	23 647	23 665	23 760	23 747
Giroguthaben	12 522	11 390	11 994	9 893

Bank von England (in Millionen Pfund Sterling).

	6. Febr.	13. Febr.	20. Febr.	27. Febr.
Barvorrat	81.44	81.61	81.76	81.62
Guthaben der Privaten	115.48	120.04	118.33	119.17
Guthaben des Staates	30.72	28.15	30.68	25.82
Wechsel	83.47	83.29	84.14	83.13
Notenumlauf	69.86	69.83	69.56	70.33
Verhältnis der Reserven zu den Passiven	20.45 %	20.40 %	20.57 %	20.51 %

Bank von Frankreich (in Millionen Franken).

	30. Jan.	6. Febr.	13. Febr.	20. Febr.	27. Febr.
Gold im Inland	3 467	3 471	3 473	3 546	3 548
Gold im Ausland	2 037	2 037	2 037	1 978	1 978
Silberbestand	316	315	314	314	313
Guthaben im Ausland	2 092	1 966	1 892	1 873	1 810
Wechsel	2 252	2 200	2 147	2 089	2 093
Vorschuß an den Staat	19 750	20 200	20 400	20 400	20 700
Vorschuß an die Verbündeten	3 540	3 545	3 550	3 555	3 560
Notenumlauf	31 983	32 366	32 506	32 492	32 716
Giroguthaben	2 615	2 584	2 664	2 648	2 656

Schweizerische Notenbank (in Millionen Franken).

	31. Jan.	7. Febr.	15. Febr.
Goldbestand	412	411	411
Silberbestand	62	62	63
Wechsel	435	427	397
Lombard	40	40	43
Notenumlauf	882	863	851
Giroguthaben	126	126	111

Schwedische Reichsbank (in Millionen Kronen).

	25. Jan.	8. Febr.	15. Febr.
Barbestand	279	279	288
Auslandsguthaben	127	145	150
Wechsel und Lombard	338	337	324
Notenumlauf	689	714	706

Bank von Norwegen (in Millionen Kronen).

	7. Jan.	15. Jan.	22. Jan.	31. Jan.
Barbestand	122	121	121	121
Auslandsguthaben	70	70	69	68
Wechsel und Lombard	403	396	384	389
Giroguthaben	103	109	101	101
Notenumlauf	429	415	410	416

Niederländische Bank (in Millionen Gulden).

	11. Jan.	18. Jan.	25. Jan.	1. Febr.	8. Febr.	15. Febr.
Goldbestand	690	684	684	684	684	677
Wechselbestand	245	223	222	244	244	110
Lombard	145	138	135	136	216	186
Giroguthaben	97	81	89	86	103	64
Notenumlauf	1 080	1 062	1 053	1071	1028	1007

Bank von Spanien (in Millionen Peseten).

	1. Februar	8. Februar	15. Februar
Goldbestand	2 228	2 228	2 228
Silberbestand	649	643	642
Wechsel	819	848	864
Lombard	364	344	232
Giroguthaben	1 192	1 197	1 154
Notenumlauf	3 398	3 447	3 447

New Yorker Clearinghouse Banken (in Millionen Dollar).

	1. Febr.	15. Febr.	21. Febr.	28. Febr.
Vorschüsse	4 733	4 743	4 794	4 793
Barvorrat	955	894	896	884
Depositen	3 964	3 921	3 945	3 979
Notenumlauf	36	36	36	36

Österreichisch-Ungarische Staatsbank (in Millionen Kronen).

	31. Januar	7. Februar
Metallschatz	340	338
Escompte	2 809	2 810
Darlehen	9 179	9 257
Darlehnsschuld Österreichs	22 034	22 034
Darlehnsschuld Ungarns	9 828	9 828
Kassenscheinforderung an Österreich	4 629	4 586
Kassenscheinforderung an Ungarn	2 649	2 625
Banknotenumlauf	36 507	37 106
Kassenscheinumlauf	7 211	7 211
Giroguthaben	6 570	7 134

Nationalbank von Dänemark (in Millionen Kronen).

	31. Dez. 1918	31. Jan. 1919
Goldbestand	194	187
Silberbestand	2	2
Auslandsguthaben	99	109
Wechsel	56	50
Darlehen	199	211
Giroguthaben	113	139
Notenumlauf	450	430

Die Ausweise der **Römischen Banken** waren nicht erhältlich.
Die **Russische** und **Belgische Staatsbank** veröffentlichen keine Bilanzen.

Amtliche Devisenkurse am 28. Februar 1919:

Berlin.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Holland	340	170	Schweiz	171¾	80
Dänemark	218	112,50	Wien	48,45	85
Schweden	240¾	112,50	Madrid	159	80
Norwegen	229¾	112,50	Petersburg	—	216
Helsingfors	91¼	81			

Wien.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	206,05	117,60	Stockholm	496,50	132,30
Amsterdam	701,25	198,40	Kristiania	473,75	132,30
Zürich	354	95,20	Rubelnoten	—	253,90
Kopenhagen	449.50	132,30			

London (vom 13. Februar).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	11,52	12,20	Schweiz	23,20	25,50
Paris	25,98	25,50	Kristiania	17,32	18,39
New York	47,65	49,25	Stockholm	16,85	18,39
Madrid	23,63	25,50	Kopenhagen	18,25	18,39

New York.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
London	4,76	4,871	Amsterdam	—	—,402
Paris	5,4662	5,1825			

Paris (vom 13. Februar).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	225	208,31	New York	545	518,25
London	25,95	25,22	Norwegen	150	140
Zürich	111,75	100	Schweden	154	140
Rom	85	100	Dänemark	142	140
Madrid	110	100	Belgien	96	100
Konstantinopel	—	22,88			

Zürich.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	48,50	123,32	Kopenhagen	126,25	140
Paris	—	100	Stockholm	135,50	140
Amsterdam	198,25	208,70	Kristiania	131,75	140
London	22,97	25,22	New York	483	518,25
Rom	74,25	100	Wien	23,50	105,12
Madrid	101,75	100	Petersburg	50	266,66

Stockholm.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	36	88,88	London	16,95	18,16
Amsterdam	146,50	149,99	Paris	65,50	72
Schweiz	73,75	72	Brüssel	63,50	72

Kopenhagen.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	39	88,88	London	18,25	18,16
Amsterdam	158	149,99	Paris	70,65	72
Schweiz	79,60	72	Antwerpen	68,75	72

Amsterdam.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	25,20	58,60	Stockholm	68,45	65,90
Wien	12,05	50,15	New York	243	246
Schweiz	50,35	47,70	London	11,58	11,90
Kopenhagen	63,35	65,90	Paris	44,50	47,70

Handel und Wirtschaft.

Bearbeitet von Wilhelm Bürklin-Haag.

Allgemeines.

Weltvorrat an Wolle. Nach einer Meldung im „Telegraaf“ ist auf einer Versammlung des „Board of Control of the Woolen and worsted industries“ mitgeteilt worden, daß die Vorräte an Wolle in Australien, Neuseeland und Südafrika jetzt sehr groß seien, und zwar größer als im vorigen Jahre. Die Ursache liege im Schiffsraummangel. Es sei reichlich Material vorhanden, um den Bedarf an Wolle in sämtlichen Ländern der Alliierten und Neutralen zu decken.

Die Preise sind — nach Angaben derselben Quelle — infolge der hohen Versicherungssummen und teuren Frachten sehr hoch. Man erwartet jedoch jetzt ein Sinken. Die britische Regierung hat mit Australien, Neuseeland und Südafrika wegen Übernahme der Wollvorräte verhandelt. Mit Australien ist sie dahin übereingekommen, alle für die Ausfuhr bestimmten Vorräte bis ein Jahr nach Friedensschluß zu übernehmen. Die Abmachung mit den beiden anderen Ländern ist nicht bekannt. In dem Abkommen mit Australien sind die Wollpreise um 55 Prozent höher festgesetzt als in den Jahren 1913/1914. Diese Preise gelten jedoch nur für diejenige Wolle, die England für Heeres- und Marinezwecke nötig hat. (Der Kontrakt ist einige Monate vor Unterzeichnung des Waffenstillstandes abgeschlossen worden.) Für Wolle zu anderen Zwecken können höhere Preise berechnet werden. In England wird alles getan, um ein übermäßiges Steigen der Preise zu verhindern. Ungünstig wirkt hierbei allerdings die Tatsache, daß in Nord- und Südamerika in jüngster Zeit Preise gezahlt worden sind, die zu den Erzeugungskosten in keinem Verhältnis stehen und die zwischen England und Australien vereinbarten Sätze weit übersteigen. Infolgedessen steht auch eine Preissteigerung in England zu befürchten. Man hofft jedoch, mit den Vereinigten Staaten eine Übereinkunft treffen zu können, kraft deren ein ferneres Steigen der Wollpreise verhindert wird.

I. Europa.

Belgien. Es sollen Verhandlungen schweben über die Verschmelzung der „Banque d'Anvers“ und der „Banque de l'Union Anversoise“ (Kapital 25 bzw. 20 Millionen Francs).

Dem Parlament soll in der nächsten Zeit eine Gesetzesvorlage über die Errichtung einer nationalen Kreditgesellschaft „Industrie“ mit einem Kapital von 400 Millionen Francs zugehen. Die „Nationale Bank“ hat bereits eine Beteiligung mit 25 Millionen Francs zugesagt. (Algemeen Handelsblad, 13. Januar 1919.)

Die Handelsbeschränkungen zwischen England und Belgien sind aufgehoben worden. Belgische Waren, die in England eingeführt werden, müssen jedoch von einem Ursprungszeugnis begleitet sein.

Dänemark. Die führenden Firmen der Eisen-, Metall- und Rohrbranche haben sich zwecks Vertretung ihrer gemeinsamen Interessen hauptsächlich dem Auslande gegenüber zu einer Zentralorganisation zusammengeschlossen.

Laut „Svensk Handelstidning“ besteht die Absicht, eine amerikanisch-baltische Handelsgesellschaft mit dem Hauptsitz in Kopenhagen zu gründen. Falls die Freihafenkonzession für Korsoer bewilligt wird, würden große Anlagen, Magazine und Fabriken verschiedener Art dort gebaut werden, anderenfalls in Kopenhagen. Diese Anlagen sind für amerikanische Waren vorgesehen, die für Verschiffung nach und von Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland, Rußland und möglicherweise Deutschland bestimmt sind. Das Kapital der Gesellschaft soll zur Hälfte dänisch, zur Hälfte amerikanisch sein. Ferner werden die neuen Gesellschaften Agenturen in den verschiedenen baltischen Häfen errichten. Auf diese Weise soll die Aufsicht Amerikas über den amerikanischen Handel in den baltischen Häfen und die Zusammenarbeit mit den dänischen Unternehmungen gesichert werden.

Die Zufuhren von Rohstoffen für die Schuhwarenindustrie haben sich so erheblich verbessert, daß die Produktion in kurzer Zeit die Friedenshöhe erreichen wird. Da der inländische Markt reichlich versehen ist, sucht die Schuhwarenindustrie Exportaufträge zu erhalten. (Berlingske Tid., 31. Januar 1919.)

England. Das englische Munitionsministerium vermittelt den An- und Verkauf sowie die Beförderung von Maschinen für alle Industrien. Die Industrie für landwirtschaftliche Maschinen, Nähmaschinen, Uhren, Taschenuhren, Motoren, feine Glaswaren, wissenschaftliche Instrumente, elektrische Artikel hat sich in England durch den Kricg und das Fehlen der deutschen Artikel erheblich ausgedehnt. Einige große Firmen der elektrischen Industrie haben sich zusammengeschlossen. Zwei von ihnen sollen etwa 100 000 neue Arbeiter anstellen können. Die elektrische Industrie war in England früher fast ganz in deutschen Händen. Auch eine große Entwicklung der Stahlindustrie (Sheffield) wird erwartet.

Der Munitionsminister Churchill sprach kürzlich in einer Versammlung von Vertretern der „Employers and Trade Unions Advisory Committees“ über die Maßnahmen, die das Kriegsamt seit Unterzeichnung des Waffenstillstandes getroffen habe, um die Überleitung von der Kriegs- in die Friedenswirtschaft zu erleichtern. Er führte u. a. aus, daß alle Beschränkungen in dem Verkauf und der Herstellung von Maschinenwerkzeugen sofort nach Abschluß des Waffenstillstandes aufgehoben seien. Zahlreiche Aufträge für Friedensarbeit seien vorhanden. Unternehmer, deren Anlagen und Maschinen in den Besitz des Munitionsministeriums übergegangen waren, dürften über diese wiedcr zur Friedensarbeit frei verfügen. Der große verwandte Handel in der Schlüsselindustrie sei völlig freigegeben worden. Eisen, Stahl und nicht eisenhaltige Metalle könnten jetzt ohne Einschränkung bestellt und geliefert werden. Lager, die von Regierungsunternehmern angekauft und gehalten würden, seien für jede Art der Verwendung freigegeben. Die Kontrollbestimmungen in bezug auf den Handel mit nicht eisenhaltigen Metallen sind für Zinn, Kupfer, Messing, Cupro-Nickel, Platin, unreines Zink (Spiauter), Blei, Chromerz und Schriftmetall aufgehoben. In allen diesen Fällen herrsche völlige Handelsfreiheit. Für die nicht eisenhaltigen, im Besitz des Ministeriums befindlichen Metalle seien Preise festgesetzt worden. Für den Feldzug 1919 wären sehr große Vorräte nicht eisenhaltiger Metalle von hohem Wert im Besitz des Ministeriums; sie seien zu Preisen auf den Markt gebracht worden, die, wie man annehme, zur Förderung des Handels dienen werden. Vorräte an Alkohol und Glyzerin zu gewerblichen Zwecken seien ebenfalls freigegeben und die Kontrollbestimmungen für folgende Warcn aufgehoben worden: Schellack, Kalziumkarbid, Benzol, Naphtha, Teer, Chlor, Essigsäure, Kupfersulfat usw.

Nach „Nieuwe Rotterdamsche Courant“ vom 14. Januar beliefen sich die gesamten im Jahre 1918 unter Staatsaufsicht angelegten Kapitalien auf 1 393 381 400 Pfund Sterling gegen 1 318 596 000 Pfund Sterling im Jahre 1917 und 196 537 000 Pfund Sterling im Jahre 1913.

Einem amerikanischen Bericht zufolge hat Großbritannien Bohrgerät für zehn Ölbrunnen aus den Vereinigten Staaten von Amerika bezogen. Sieben Brunnen sollen in der Nähe von Chesterfield (Derbyshire) und zwei weitere in Schottland gebohrt werden. Die Tiefe wird mindestens 4000 ft. betragen. (Mining Journal vom 28. Dez. 1918.) Mehrere britische Missionen sind nach Mittel- und Südamerika gesandt worden, um die Erdölschätze zu erforschen, die in Kolumbien, Peru, Argentinien und Mittelamerika sehr ertragreich sind.

Nach einer Timesmeldung aus Montevideo wurde ein allgemeiner Schiedsgerichtsvertrag mit Uruguay abgeschlossen. (Tel., 13. Februar 1919.)

In London wurde eine Handelskammer für Niederländisch-Indien errichtet.

England leidet sehr unter dem Mangel an Kohlen, und da allmählich das Verständnis dafür aufdämmert, daß Deutschland kaum in der Lage sein dürfte, die ins Ungemessene steigendcn Entschädigungsansprüche gewisser Kreise zu befriedigen, schlägt Lloyds List vom 19. Dezember 1918 vor, deutsche Kohle zur Tilgung der Entschädigungsansprüche in Zahlung zu nehmen. Das Blatt führt aus, daß Deutschland vor dem Kriege große Mengen westfälischer Kohle über Rotterdam und Emden nach zahlreichen ausländischen Häfen verschiffte. Die englische Regierung sollte an Deutschland die Bedingung stellen, daß eine gewisse Menge deutscher Kohle zu ihrer Verfügung gehalten und fob Emden oder Rottcrdam geliefert werden müsse. Die Kohle würde dann nach Bedarf abgerufen. Die Preisfrage könne die Regierung im Verein mit den führenden Kohlenausfuhrfirmen regeln, die die Kohlen ankaufen würden. Der Preis müßte im Verhältnis zum englischen Kohlenpreis festgesetzt und von Zeit zu Zeit entsprechend der Marktlage verändert werden. Dies wäre eine praktische und nützliche Form der Zahlung der Entschädigung durch Dcutschland, und wahrscheinlich wird auch Frankreich die Lieferung westfälischer Kohle fordern, da ein großer Teil der französischen Bergwerke für Jahre hinaus nicht voll ausnutzbar ist.

Frankreich. Der Crédit Commercial de France hat Filialen in Mülhausen und Straßburg errichtet. (Algemeen Handelsblad, 11. Januar 1919.)

Um die wirtschaftliche Ausdehnung Frankreichs in Lothringen zu beschlcunigen, plant der französische Kommissar in Metz eine Musterausstellung aller französischen Produkte, welche Lothringen interessieren könnten.

Der Ministerrat hat den Finanzminister ermächtigt, einen Gesetzentwurf einzubringen, durch den in den Büchern des Schatzamtes ein Spezialkonto für den Eintausch von deutschem Gelde eröffnet wird, das sich im Besitz von Elsässern oder Lothringern, von heimgekehrten Kriegsgefangenen und von Bewohnern der befreiten Gebiete befindet. Der Eintausch dieses deutschen Geldes soll zum Satze von 1,25 Franc für je 1 Mark erfolgen, und zwar zu Lasten Deutschlands. (Information, 16. Januar 1919.)

Durch eine Verfügung der französischen Regierung wird die Einfuhr von russischen Banknoten und anderen Zahlungsmitteln in Frankreich verboten. (Nieuwe Rott. Crt., 29. Januar 1919.)

Nach „France-Italie“ wurde im Landwirtschaftsministerium ein Ausschuß gebildet, mit der Aufgabe, alle Maßnahmen zu studieren, welche die Massenherstellung von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten, je nach den Bedürfnissen der verschiedenen Landschaften, zu beschleunigen vermögen, um weiterhin deren Gebrauch im Volke zu verbreiten, die Reparaturen zu erleichtern, die erforderlichen Spezialarbeiter heranzubilden und die Modelle zu vervollkommnen.

Im Gebirgszuge Lozère (in der Umgebung von Pont de Monvert) sind Kupfervorkommen entdeckt worden, die sich bis auf die andere Seite des Tarn erstrecken. (Information, 28. Dezember 1918.)

Frankreich beabsichtigt in den Vereinigten Staaten für 40 Millionen Dollar Maschinen und für den gleichen Betrag landwirtschaftliches Gerät anzukaufen. Außerdem gedenkt es dort für 100 Millionen Dollar Baumwolle, ferner große Mengen Kupfer und sonstige Rohstoffe zu erstehen. Ein Bankensyndikat wird mit Hilfe von Regierungskrediten die Ankäufe finanzieren. (N. R. C., 22. Februar 1919. A.)

Die Société Générale, Paris, errichtet eine Filiale in Barcelona.

Zur Förderung des Handels mit Syrien errichtet die Société Générale, Paris, die Banque Française de Syrie. (N. R. C., 8. Januar 1919.)

Die Messe in Lyon soll von jetzt ab 2mal jährlich, und zwar im März und September, abgehalten werden. (N. R. C., 22. Februar 1919.)

Laut „Board of Trade Journal“ vom 21. November 1918 umfaßt die französische Organisation für den in-

dustriellen Wiederaufbau folgende Institutionen: 1. das „Ministère du Bloc et des Régions Libérées“ (Amt für Blockade und Wiederaufbau der besetzten Gebiete); dieses Ministerium hat alle Maßnahmen für die Neugestaltung des Wirtschaftslebens und für die Bevölkerung der besetzten Gebiete zu treffen. Insbesondere hat es die Aufgabe, den Eigentümern beim Wiederaufbau zerstörten Besitzes Hilfe zu leisten, Kriegsschäden zu heilen, Land zurückzugeben und den industriellen und landwirtschaftlichen Wiederaufbau in die Wege zu leiten; 2. die „Association Centrale d'Achats Industriels pour les Régions Envahies“ in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftpflicht und einem Kapital von 1 Million Francs. Die Obliegenheiten dieser Gesellschaft, die ihren Sitz in Paris, Rue de Colisée 40, hat, sind durch das Gesetz vom 6. August 1917 und durch ein mit der französischen Regierung vom 4. Oktober 1917 getroffenes Abkommen festgelegt. Dasselbe Gesetz stellt einen Kredit von 250 Millionen Francs bereit und beauftragt den Handelsminister, die notwendigen Materialien für den Wiederaufbau durch das „Office de Réconstitution Industrielle“ ankaufen zu lassen. Dieses Bureau sorgt für die Übertragung der tatsächlichen Ausführungen an eine dritte Gesellschaft, die dem „Office de Réconstitution Industrielle“ verantwortlich und dem Finanzministerium unterstellt ist: das „Comptoir Central“. Dieses hat die Aufgabe, dem „Office de Réconstitution Industrielle“ Ankaufspläne vorzulegen, deren Ausführung zu überwachen, das Material in Empfang zu nehmen, zu lagern und an die in Betracht kommenden Industriellen zu verteilen. Die Käufe können auf besondere Anforderung der Fabrikanten oder mit dem Zweck, Bestände für den Bedarfsfall zu lagern, abgeschlossen werden. Das „Comptoir Central“ ist keine Gesellschaft mit Gewinnabsicht. Die ihm auf dem Kommissionswege gestattete Bezahlung genügt nur, um die allgemeinen Ausgaben und die Verwaltungskosten zu decken und 5 Prozent Zinsen auf das Kapital zu zahlen.

Holland. Zur Lösung der Frage, ob das Hochofen- und Walzwerk für die Niederlande an dem Rotterdamschen Waterweg oder bei Ymuiden am Nordseekanal errichtet werden soll, hat der Rat der Stadt Amsterdam sich mit der Gründergesellschaft des Werkes in Verbindung gesetzt. Um eine Entscheidung dahin zu erwirken, daß das Werk in der Nähe der Stadt Amsterdam, also nach Ymuiden, gelegt wird, hat er den Gründern folgende Vorschläge gemacht: 1. Die Stadtgemeinde Amsterdam nimmt an dem Gesellschaftskapital mit einem Betrage von 5 Millionen Florin teil; 2. der Sand, der von der Gesellschaft bei der Anlegung der benötigten Hafenanlagen gefördert wird, darf von der Stadtgemeinde Amsterdam kostenlos abgefahren werden; 3. der Gesellschaft wird zugesichert, daß die Stadtgemeinde Amsterdam, im Falle der Errichtung von Arbeiterwohnungen für die an dem Werk Beschäftigten, deren Bau nach den Grundsätzen des Wohnungsgesetzes fördern wird, vorzugsweise durch zugelassene Gesellschaften und, wenn nötig, auch unmittelbar durch die Gemeinde selbst. Den Stadtverordneten von Amsterdam ist eine entsprechende Vorlage zugegangen.

Das in den Niederlanden noch immer in Kraft stehende französische Bergwerkgesetz von 1810 bestimmt in Artikel 11, daß innerhalb eines Abstandes von 100 Metern von bebauten Grundstücken ein Bergbau nur mit Genehmigung des Grundstückeigentümers zulässig ist. Diese Beschränkung hat sich namentlich für den Abbau von Braunkohlen als hinderlich erwiesen, und die Regierung hat daher den Kammern einen Gesetzentwurf zugehen lassen, wonach in einem solchen Falle zur Enteignung geschritten werden kann, sofern eine gütliche Einigung nicht zu erzielen ist.

Die Gründung einer niederländischen Handelskammer in Antwerpen wird gemeldet. (Algemeen Handelsblad, 14. Februar 1919.)

Italien. Die italienische Regierung hat wegen der Einstellung der Feindseligkeiten mit den wichtigsten dortigen Industrie-Unternehmungen Verträge über den Verkauf von Metallen getätigt. Der Wert beläuft sich auf 6 Milliarden Lire.

„Sole“ vom 4. Dezember veröffentlicht die von der Mailänder Handelskammer ab 1. Dezember 1918 festgesetzten Kohlenpreise für Private, und zwar kosten:

	Englische Kohlen Lire	Französische Kohlen Lire
Dampfkohlen	200	180
Gaskohlen	200	180
Splintkohlen	200	180
Anthrazit, Stückkohle	200	—
Anthrazit, Nüsse . .	230	—
Steinkohlen-Briketts .	220	200
Industrie-Koks . . .	300	—

Die Preise verstehen sich für die Tonne, frei Waggon oder Karren in Häfen oder Waggons der Transitbahnhöfe Ventimiglia und Modane. Diese Preise gelten auch für vor dem 1. Dezember d. J. abgeschlossene Verträge. Für Bunkerkohlen erhöhen sich die Preise um die Transport-, Lager- und Zollkosten.

In einer Beratung des Handelsministers mit italienischen Bauunternehmern und dem Kommissar für das Auswanderungswesen wurde beschlossen, daß der Handelsminister bei der französischen und belgischen Regierung dahin wirken solle, daß die italienischen Bauunternehmer sich an dem Wiederaufbau der zerstörten Gebiete beteiligen können. Man beabsichtigt, eine besondere Stelle zu schaffen, die als Vermittler zwischen den ausländischen Regierungen und den italienischen Bauunternehmern dienen kann. In gleicher Weise soll auch auf die Zulassung italienischer Arbeiter gedrungen werden. (Secolo, 13. Januar 1919.)

„Tribuna“ vom 24. Dezember zufolge wird der Unterrichtsminister ein Dekret erlassen, wonach Universitätslehrer und befähigte Studenten austauschweise ins Ausland geschickt werden sollen.

Die „Lega degli Agrumari“ errichtet in Palermo eine Bank zwecks Zentralisierung des Handels mit Agrumen (Apfelsinen, Zitronen, Zedern) und offizieller Preisnotierung für Zitronen und deren Nebenprodukte an den Börsen; die Schaffung einer besonders für den Agrumentransport geeigneten Handelsflotte ist geplant. (Popolo Romano, 9. Januar 1919.)

Das italienisch-brasilianische Handelsabkommen, das die gegenseitigen Vergünstigungen mit Bezug auf die Zollsätze für italienische Produkte und brasilianischen Kaffee festsetzt, ist verlängert worden.

In Mailand wurde eine russisch-italienische Handelskammer gegründet.

Norwegen. Nach Angaben des Landwirtschaftsdirektors über das Ernteergebnis im Jahre 1918 schreibt „Nationaltidende“ vom 16. Januar: Getreide und Kartoffeln gaben einen mittelmäßigen Ertrag, die Getreidemenge ist infolge der vermehrten Anbaufläche jedoch erheblich größer als früher. Der Gesamtertrag an Heu beläuft sich auf 1 685 700 Tonnen und war im allgemeinen von guter Beschaffenheit. Ferner wurden 842 600 Tonnen Stroh geerntet. Das Ergebnis der einzelnen Getreidesorten geht aus folgender Übersicht hervor:

	Geschätzter Ertrag im Jahre 1918		Durchschnittsertrag
	Prozent	Tonnen	Tonnen
Roggen	91	25 700	26 977
Gerste	98	122 402	124 336
Hafer	98	240 684	244 568
Mischgetreide .	99	22 322	22 508
Erbsen	94	5 548	5 871
Weizen	96	29 583	30 674

Infolge des schlechten Erntewetters ist die Beschaffenheit des Getreides in verschiedenen Gegenden des Landes weniger gut. Die Kartoffelernte war mittelmäßig und ergab 788000 Tonnen, während der Durchschnittsertrag auf 942000 Tonnen berechnet wird. Das Ergebnis der Rübenernte beträgt 362300 Tonnen (Durchschnittsertrag 413900 Tonnen).

Das Norsk Valseverk A. S. im Simonsvik bei Bergen hat kürzlich den Betrieb eröffnet und mit dem Walzen von Schwarzblechen begonnen. Der größte Teil der Anlagen ist nunmehr fertiggestellt, und Rohstoffe stehen in genügender Menge zur Verfügung. Der Betrieb ist zunächst mit einer geringen Arbeiterzahl aufgenommen worden, da es an ausgebildeten Facharbeitern noch fehlt. Die wenigen gelernten Arbeiter (wahrscheinlich deutsche) werden die Aufgabe haben, eine größere Anzahl norwegischer Arbeiter heranzubilden.

In Bergen wurde die A. S. de Norske Saltverker (Salzwerke) gegründet. Das Kapital beträgt 10 Millionen Kronen. (Norges Hog Sjöf T., 9. Januar 1919.)

Österreich. Wie das „N. W. T." berichtet, wurde der Wirtschaftsverband der Zementfabriken aufgelöst. An seine Stelle tritt der Deutschösterreichische Wirtschaftsverband, der einschließlich der in Deutschböhmen liegenden Betriebe etwa 40 Prozent der Produktion umfassen und 30 Prozent der Leistungsfähigkeit der Fabriken im früheren Österreich darstellen wird. Übrigens haben auch die Zementfabriken rückständige Forderungen an das Kriegsministerium im Gesamtbetrage von etwa 2 Millionen Kronen. (Prager Tagblatt, 30. Dezember 1918.)

Rumänien. Über die wirtschaftliche Lage ist dem Near East vom 31. Januar 1919 folgendes zu entnehmen: Die nächste Zukunft für den Ausfuhrhandel, mit Ausnahme desjenigen mit Petroleum, ist wenig zufriedenstellend. Die Petroleumerzeugung hat unter der deutschen Verwaltung etwa drei Viertel der Friedensproduktion erreicht, die Folge davon ist, daß ein Überfluß an Petroleum herrscht. Die Behälter sind alle gefüllt, und ein Teil des Petroleums geht verloren. Gegenwärtig bestehen aus Mangel an Eisenbahnmaterial überhaupt keine Verbindungen, so daß Städte, die nur 50 Meilen voneinander entfernt sind, vollständig voneinander abgeschlossen sind. Auf dem Lande sind Nahrungsmittel in genügenden Mengen vorhanden, aber nichts davon kommt in die Städte. Die Preise sind ins Ungeheure gestiegen, und die Kaufkraft eines Lei ist ungefähr die eines Pence. Es herrscht vollständige Desorganisation, so daß Unruhen, namentlich aus Mangel an Lebensmitteln, unvermeidlich erscheinen. Es ist jedoch wenig wahrscheinlich, daß diese Unruhen, falls sie zum Ausbruch kommen sollten, bolschewistische Färbung tragen. Gegen alle deutschen Interessen in Rumänien sind Maßnahmen ergriffen worden, und das deutsche Eigentum wird entweder beschlagnahmt oder unter Kontrolle gestellt werden. (U. D.)

Rußland. Über die Ergebnisse einer Enquete, die der Volkswirtschaftsrat für den Norden Rußlands angestellt hat, äußert sich das Organ der sozialrevolutionären Partei in Petersburg „Rabotschi Petrograda" in seiner Nummer 4 laut Ag Econ. & Fin. vom 30. Dezember 1918 folgendermaßen:

Die Enquete erstreckte sich auf 832 Unternehmungen und bezieht sich auf die Zeit vom 1. Januar bis 1. April 1918. Am 1. Januar 1918 zählte man in den Betrieben Petersburgs 144530 Arbeiter, 221247 Arbeiter mußten entlassen werden. In derselben Zeit gab die Volksbank für die genannten Industriebetriebe in Petersburg insgesamt 220 Millionen Rubel an Unterstützungen her, und die Arbeitsbörse verzeichnete täglich 2000 bis 3000 Arbeitslose.

Wie einzelne Bolschewisten selbst freimütig eingestehen, hat die Sozialisierung von Industriebetrieben bisher nirgends andere, als nur negative Ergebnisse erzielt. In einer beträchtlichen Anzahl von Fällen haben die Arbeiter es vorgezogen, die Rohstoffe und Materialien der Fabriken zu verkaufen und den Erlös untereinander zu verteilen, wozu sie auch insbesondere durch die Regierungsverordnung verleitet wurden, der zufolge den Arbeitern in solchen Fällen der Lohn für 6 Monate ausgezahlt und den arbeitslos Gewordenen weiterhin aus Staatsmitteln Unterstützung gewährt werden muß. Lenins Worte auf dem Rätekongreß vom 8. Januar 1918 an die Arbeiter: „Auf die vielfachen Anfragen aus eurer Mitte, was mit diesem oder jenem Betriebe geschehen soll, antworte ich euch: Ihr seid die Macht! Nehmt alles, was ihr wollt, was Ihr braucht. Die Regierung wird euch unterstützen, wenn es euch nur Nutzen bringt!" werden demnach von den Arbeitern durchaus nicht in sozialistischem Sinne aufgefaßt, sondern unter dem Gesichtswinkel beurteilt, daß die Sozialisierung die Bereicherung des Einzelarbeiters anstrebt.

Die Zweigstelle der russischen Staatsbank in Baku ist unter englischer Kontrolle wieder eröffnet worden. Der Andrang der Einleger zu den Schaltern ist außerordentlich groß.

Schweden. Ein schwedisches Bankkonsortium beabsichtigt, in New York eine selbständige schwedische Bank zu errichten. Das Kapital soll 3 Millionen Kronen betragen.

„Stockholms Dagblad" vom 29. Dezember 1918 berichtet über die Entstehung einer neuen Industrie in Smaland. Es handelt sich um die Herstellung von Vanadin aus Abfallprodukten von Taberg-Erz. Die Erzveredlung bei Taberg wird seit Jahrhunderten ausgeübt, und gewaltige Mengen von Schlacken sind vorhanden. Versuche haben ergeben, daß die Schlacke des Taberg-Erzes Vanadin enthält. Man hat für die Ausbeute dieser neuen Industrie eine alte Anlage gekauft und beabsichtigt, ein Millionenunternehmen zu gründen.

Spanien. „Espana Economica y Financiera" vom 4. Januar 1919 entnimmt einem Bericht der Liga Agraria, daß man im laufenden Jahre mit einer bescheidenen spanischen Baumwollernte rechnen kann. In den Provinzen Castellon, Malaga, Cadiz und Sevilla ist auf Rieselfeldern in einer Ausdehnung von rund 5000 ha Baumwolle angepflanzt worden. Die Anbaufläche wäre noch größer geworden, wenn die betreffenden Ländereien nicht gerade zur Saatzeit für Baumwolle mit anderen Kulturen bestanden gewesen wären. Der erste Schritt in der für das Land so überaus wichtigen Frage des Baumwollanbaues ist somit getan, und nichts ist unterlassen worden, um ihm einen Erfolg zu sichern. Der Saatauswahl ist die größte Aufmerksamkeit geschenkt, die Saat kostenlos geliefert worden; im Bedarfsfalle wurden die für den Erwerb von Düngemitteln nötigen Summen und die Anbaukosten vorgeschossen. Um die Pflanzer an der sorgfältigen Durchführung der Versuche bis zur Ernte zu interessieren, kaufte man ihnen die Ernte mehrerer Jahre im voraus ab. Die Gesamternte wird auf Grund der Ergebnisse vorgehender Versuche auf etwa 3000 Tonnen geschätzt, ein im Vergleich zum Landesbedarf von 90000—95000 Tonnen nur geringes Quantum. Spanien besitzt jedoch etwa 500000 ha Rieselfelder in Gegenden, wo der Baumwollanbau rationell betrieben werden kann, und diese Fläche kann mit Leichtigkeit eine Ernte von 125000 Tonnen liefern.

Bei der Erörterung des spanischen Baumwollproblems wird immer nur von der Förderung des Baumwollanbaues gesprochen, während nach der „Epoca" vom 6. Januar 1919 vor allen Dingen auch eine Änderung des spanischen Zolltarifes nötig ist. Die Spinnereien und Webe-

reien müssen dazu gezwungen werden, die bislang ihnen allein zufließenden, großen Gewinne mit den spanischen Baumwollpflanzern zu teilen. Dieses Ziel läßt sich nicht erreichen, solange für die Baumwolle in rohem Zustande kein höherer Einfuhrzoll als 1,30 Pesetas per 100 kg bezahlt, während bei Einfuhr desselben Gewichts in Fabrikaten ein Zoll von 160—680 Pesetas erhoben wird. (U. D.)

Die Schwierigkeiten zur Beschaffung gewisser Waren, die sich als Folge des Krieges ergab, hält nach einer Meldung der „Epoca“ vom 15. Januar 1919 noch an, daher werden noch eine Zeitlang Einschränkungen und Höchstpreise ertragen werden müssen. Trotzdem macht sich zum Leidwesen gewisser Kreise schon Nachfrage und Angebot bemerkbar, und die allgemeine Lage erfährt eine langsam fortschreitende Besserung. Der Streit zwischen den Landwirten und den Getreidemühlen hat bei der Allgemeinheit den tröstlichen Eindruck erweckt, daß Spaniens Bedarf an Brotfrüchten gedeckt ist. Mit der Kohlenversorgung sieht es allerdings schlimmer aus, denn alle Stimmen sind sich darin einig, daß die einheimische Förderung nicht dem Bedarfe genügt und die trostlose Desorganisation im Beförderungswesen trotz aller Linderungsmittel noch anhält. Zur Lösung der Frage trägt auch keinesfalls das Verhalten einiger Barceloneser Textilindustriellen bei, die ohne Zaudern 500 Pesetas für die Tonne Kohlen zahlen, um lohnende Auslandsaufträge ausführen zu können. Solche Vorkommnisse machen es erklärlich, daß Käufer zu Höchstpreisen nicht bedient werden. Selbst die Madrider Stadtverwaltung sieht sich genötigt, eine gänzlich überflüssige Frachtladung von 100 Pesetas per Tonne durch den Bezug asturischer Kohlen über Alicante zu zahlen, um den Güterverkehr auf der Nordbahn zu entlasten. Trotzdem besteht die Möglichkeit, daß die an sich schon jetzt ungenügende Gasversorgung der Stadt in absehbarer Zeit gänzlich eingestellt werden muß. (U. D.)

Ungarn. Der Getreideanbau. Infolge des Ausbruches der Revolution ist ein großer Teil des ungarischen Ackerbodens nicht bebaut worden. Mit Rücksicht auf die Meldungen über eine bevorstehende Besitzverteilung haben sich die landwirtschaftlichen Arbeiter geweigert, besonders Großgrundbesitze zu bearbeiten. Es liegen nun Meldungen vor, daß viele Großgrundbesitze tatsächlich nicht bestellt worden sind, so unter anderem in Sandor-Falva die 40000 Joch umfassende Besitzung des Markgrafen Pallavicini sowie die Besitzungen des Grafen Solymossy in Csoka. Um die Wiederaufnahme und den ungestörten Fortgang der landwirtschaftlichen Arbeiten zu sichern, hat sich eine Landespropagandakommission gebildet, der es bereits gelungen ist, in zahlreichen Fällen die Landesbevölkerung zur Feldarbeit zu bewegen.

Die ungarische Regierung hat der Vaterländischen Holzindustrie A.-G. gestattet, ihr Stammkapital von 500000 auf 2 Millionen Kronen zu erhöhen.

II. Asien.

China. In der Nähe von Tschangscha (Provinz Hunan) hat sich eine große Kohlengrubengesellschaft gebildet unter dem Namen „Von Behörden und Privaten gemeinschaftlich betriebene Bergwerkgesellschaft von Ninghsiang“. Das Kapital beträgt 4 Millionen Dollar; 1,6 Millionen Dollar werden durch die „Yühsiang Bank“ besorgt, für das übrige Kapital sollen bereits viele hervorragende Personen aus Heer und Verwaltung Zeichnungen zugesichert haben.

Zwecks Entwicklung der wirtschaftlichen Schätze in Sibirien und der Nordmandschurei haben jetzt japanische und russische Kapitalisten beschlossen, mit der chinesisch-japanischen Industriegesellschaft als Mittelpunkt eine „Industriegesellschaft für den fernen Osten“ mit einem Kapital von 10 Millionen Rubel zu gründen.

In Tonking geht man dazu über, die gewonnenen Erze im Siedellande selbst zu verhütten. So wird in der Fabrik von Schön & Rey in Haiphong seit zwei Jahren Antimon verarbeitet. Das Werk bearbeitet nicht nur Erze aus Tongking, sondern auch solche aus China, die von den Schiffen als Ballast herangeführt werden. Eine große Fabrik zur Behandlung der Zinnerze aus Yünnan ist im Bau, eine andere zur Behandlung von Zinkerzen geplant.

Indien. Die Regierung hat eine systematische Untersuchung der im Lande vorhandenen Wasserkräfte in die Wege geleitet, um Bedingungen für die Erteilung von Konzessionen zu ihrer Ausnützung auszuarbeiten.

Die Reisanbaufläche 1918/19 beträgt für Burma 10,6 Millionen acres, 35000 mehr als im Oktober geschätzt; gegen 1917/18 bedeutet dies eine Abnahme von 42000 acres.

Japan. Außenhandel. Januar 1919: Ausfuhr 122 Millionen Yen, Einfuhr 137 Millionen Yen. Januar 1918: 106 Millionen Yen, bzw. 114 Millionen Yen. (Nieuwe Courant, 11. Februar 1919.)

Der große Seidenhandel geht über den Hafen von Yokohama. So geben die Verschiffungen in diesem Hafen eine genaue Vorstellung von den Fortschritten, welche die Seidenerzeugung des Landes macht. Im Jahre 1897 empfing der Hafen Yokohama 119000 Ballen Seide. 20 Jahre später, 1917/18, hat sich diese Zahl vervielfacht; sie betrug rund 470000 Ballen (der Ballen Seide wiegt im Durchschnitt 33 kg). „L'Information d'Extrême Orient“ vom 26. Oktober 1918 enthält eine Zusammenstellung der Zahl der Seidenballen, die den Hafen von Yokohama passierten, die Exportziffern für Rohseide und für Seidengespinste in Millionen Yen und den prozentmäßigen Anteil, den die Seidenausfuhr in den einzelnen Jahren von der Gesamtausfuhr ausmachte:

	Anzahl der Seidenballen (in 1000)	Export von Rohseide (in Mill. Yen)	Rohseide und Seidengespinste zus. (in Mill. Yen)	Prozentsatz der Gesamt-Ausfuhr
1912	312	150,3	163,3	31
1913	351	188,9	203,3	32
1914	313	161,8	169,7	28
1915	323	152	161,3	22
1916	395	267	262,6	25
1917	461	355,2	382,6	23

Bemerkenswert ist, daß im Jahre 1917 die Ausfuhr der Seide nur noch 23 Prozent der Gesamtausfuhr ausmachte. In früheren Jahren war die Ziffer viel höher. Sie betrug 1868 66 Prozent, fiel 1872 auf 48 Prozent usw.

Die folgende Tabelle gibt die Verteilung der Rohseide auf die einzelnen Absatzgebiete in den Jahren 1912 bis 1917 an; es gingen nach:

	1917	1916	1915	1914	1913	1912
	in Millionen Yen					
England	7,2	2,0	0,8	0,3	0,7	0,1
Frankreich . . .	35,9	31,7	20,4	15,5	32,1	18,0
Italien	1,2	—	0,2	8,5	24,8	14,2
Rußland	4,6	8,9	3,2	1,5	4,4	2,4
Nordamerika . .	305,4	223,8	127,0	135,0	125,8	114,9
Kanada	—	—	—	0,2	0,6	0,2
Schweiz	—	—	—	—	0,3	0,5
Indien	0,1	0,3	0,3	0,3	0,1	—
Andere	0,8	0,3	0,1	0,5	0,1	—
	355,2	267,0	152,0	161,8	188,9	150,3

Unter den Abnehmern der japanischen Seide stehen an erster Stelle die Vereinigten Staaten, dann kommen Frankreich, England, Rußland usw. Der Bedarf der Vereinigten Staaten ist ziemlich stetig und im Zunehmen begriffen, während der Bedarf der europäischen Länder sehr wechselt, höchstens Frankreich ist hierin einigermaßen als beständig anzusehen, wenn auch die Ziffer hinter der Amerikas ganz bedeutend zurückbleibt.

Außerdem exportiert Japan jährlich eine Quantität Abfallseiden, die im Werte zwischen 5 und 10 Millionen Yen schwankt, und Seidenwatte für etwa 1 Million Yen jährlich. Die offizielle Statistik gibt allerdings die Ausfuhr von Abfallseiden in 1917 auf 16,6 Millionen Yen an.

Seidenstoffe und Habutai wurden im Jahre 1917 für 47,5 Millionen Yen exportiert gegen 41,3 Millionen Yen in 1916, und Seidentücher für 4,3 Millionen Yen. (Wirtsch. Dienst.)

Die Yokohama Specie Bank hat in Batavia eine Zweigstelle eröffnet. (Handelsblad, 15. Februar 1919.)

III. Afrika.

Ägypten. Die Anglo Egyptian Bank hat, „Financial Times" vom 30. Januar zufolge, eine Zweigstelle in Haifa (Palästina) eröffnet.

Britisch-Südafrika. Versuche der südafrikanischen Firma Kynoch Ltd. in Umbogintwini (Natal) haben zur Einführung eines neuen Schießbaumwollsprengstoffes als Ersatz für Nitroglyzerinsprengstoff geführt, der den Namen „Segnite" erhalten hat. Der neue Sprengstoff ist ein Tonit, der statt Bariumnitrat Natriumnitrat enthält und dadurch etwa so kräftig wie die Gelatinedynamite oder Gelignite geworden ist. Die Bestandteile werden gereinigt gesiebt, sorgfältig gemischt und unter 0,75—1,5 t/qcm Druck in Patronenform gepreßt. Segnite verträgt einen gewissen Feuchtigkeitsgehalt, ist handhabungssicher, unempfindlich gegen Stoß sowie gegen den Bohrstahl und benötigt als Detonator Gelignite. In Johannesburg wird zurzeit eine Anlage von 5000 Kisten monatlicher Leistungsfähigkeit gebaut.

Marokko. Die Schätze des marokkanischen Bodens sind zurzeit in ihrer ganzen Ausdehnung noch wenig bekannt, ein abschließendes Urteil über den ganzen Reichtum des marokkanischen Bodens ist daher noch nicht möglich. Immerhin liegen Ergebnisse vor, die dem Land und seiner Bergwerkindustrie eine große Zukunft verheißen: In erster Linie sind die Manganerze des östlichen Marokko zu nennen, die in der Rüstungsindustrie Frankreichs während des Krieges eine wichtige Rolle spielen. Nach dem Mangan sind es vor allem die Phosphatlager von El Borudj, welche die Aufmerksamkeit der Industrie auf sich ziehen und für die Versorgung Frankreichs und Marokkos mit Düngemitteln von der größten Bedeutung werden können. Die Lager nehmen eine sehr große Ausdehnung zwischen Guisser und El Borudj auf dem dortigen Hochplateau ein und enden im Süden in der Ebene des Um er Rebia. Außerdem finden sich in Marokko Eisenerzlager, insbesondere in dem Schaujah-Gebiet. Zwar handelt es sich um keine massiven Lager wie bei Oran und Uenza, aber immerhin sind sie von großer Bedeutung. Von Brennmaterialien ist Petroleum und bituminöser Schiefer zu nennen. Für das Vorhandensein von Erdöl sind in Nordmarokko zahlreiche Anzeichen vorhanden, z. B. im Gharb, an den Ufern des Sebu und des Uergha, im Tale des Innauen und in der Gegend von Tasa. Bituminöse Schieferlager, aus denen in Frankreich und Schottland Petroleum zu Beleuchtungszwecken, Schmieröl und Paraffin gewonnen wird, finden sich an mehreren Stellen des Gbarb, bei Meknes, Fez und Tasa. (Matin.)

Nigeria. Außenhandel im Jahre 1917. Einem kürzlich veröffentlichten amtlichen statistischen Bericht zufolge beläuft sich der Wert der Einfuhr Nigerias im Jahre 1917 auf 7 544 000 Pfund Sterling und übertrifft damit den Einfuhrwert des Jahres 1913, des bisher günstigsten Jahres, um 342 000 Pfund Sterling. Aus Großbritannien wurden Waren im Werte von 5 641 000 Pfund Sterling bezogen gegen 4 931 000 Pfund Sterling im Jahre 1913. Die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten von Amerika wird auf 698 000 Pfund Sterling bewertet gegenüber 302 000 Pfund Sterling im Jahre 1913. Während in letzterem Jahre keine Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten stattgefunden hatte, wurden im Jahre 1917 Waren im Werte von 1 118 000 Pfund Sterling dorthin gesandt. Die Einnahmen Nigerias — heißt es in dem Bericht weiter — sind nicht von der Spirituseinfuhr abhängig, und die günstigen Handelsberichte des Jahres 1917 zeigen, daß die Gewinnung von Palmöl und Palmkernöl nicht auf eingeführten festländischen Spiritus angewiesen war. Vor dem Kriege bestand die Überseeeinfuhr Deutschlands in der Hauptsache aus Handelspiritus, und Deutschlands afrikanischer Handel war darauf aufgebaut.

Zululand. Die Eingeborenen in einigen Gebieten des Zululandes haben die Baumwollanpflanzung mit Erfolg betrieben. Eine Probe aus dem Eshowe-Distrikt wurde kürzlich dem Inspektor der Baumwollabteilung des „Union Departement of Agriculture" übersandt. Dieser stellte fest, daß die Baumwolle von vorzüglicher Farbe sei und eine gute, starke $1^1/_2$ Zoll lange Faser hatte. Die Baumwolle würde etwa 28 Penny für ein Pfund Liverpool wert sein. Ferner betonte der Inspektor, daß es die beste Probe südafrikanischer Baumwolle wäre, die er je gesehen habe. (Board of Trade, 19. Dezember 1918.)

IV. Nordamerika.

Kanada. Der Handelsvertrag zwischen Kanada und Frankreich ist bis zum 10. September 1919 verlängert worden.

Vereinigte Staaten. Die Abrüstung in der Schwerindustrie nimmt ihren Fortgang. Die östlichen Stahlwerke z. B., welche im November noch bis zu 80 und 90 Prozent ihrer Leistungsfähigkeit beansprucht waren, arbeiten jetzt nur noch mit 50 Prozent. (Morning Post, 25. Januar 1919.)

Präsident Krech der Equitable Trust Co. von New York ist in Paris gegenwärtig tätig, um unter Hinzuziehung amerikanischen Kapitals die Bedingungen für den Wiederaufbau der Industrie in Nordfrankreich, insbesondere im besetzten Gebiet, zu schaffen.

Eine Anzahl außerhalb des Stahltrusts stehender Stahlwerkgesellschaften mit einer Gesamtleistungsfähigkeit von jährlich 12 Millionen Tonnen haben sich zu der „Northern Steel Products Corporation" zusammengeschlossen. Unter den Gesellschaften befindet sich die „Bethlehem Steel Corporation", „Lackawanna Steel Company", „Republic Iron and Steel Company", „Midvale Steel and Ordnance Company" und mehrere andere. Man erwartet, daß der Zusammenschluß mit der Zeit alle größeren Gesellschaften umfassen wird, die nicht zur „United States Steel Corporation" gehören.

Nach einer Drahtmeldung aus Washington hat das Handelsdepartement dem Präsidenten die Errichtung eines Peace Industry Board empfohlen, der aus Vertretern der Arbeiter, der Unternehmer und der Regierung zusammengesetzt werden soll. (N. R. C., 10. Februar 1919.)

Wie „Times" mitteilen, hat sich in New York eine Kupferausfuhrgesellschaft mit einem Kapital von $^1/_4$ Million Dollar gebildet. Man hofft, durch diese neue Organisation den Wettbewerb zu begrenzen und der Industrie größere Festigkeit zu verleihen, da die Gesellschaft das gesamte Ausfuhrgeschäft übernehmen wird.

Der Entwurf eines Kriegseinkommensteuergesetzes ist im amerikanischen Kongresse in neuerer Fassung vorgelegt worden. Grenze der Steuerfreiheit für Unverheiratete 1000 Dollar, für Verheiratete 2000 Dollar. Grundsteuersatz 6 Prozent, bei höheren Einkommen 12 Prozent. Als Beispiel wird angeführt, daß auf ein Jahres-

einkommen von 1 Million Dollar 694030 Dollar Steuer bezahlt werden müsse. (Holl. Nieuws Bureau.)

Am 31. Dezember 1918 haben nach einer Mitteilung des Comptroller of the Currency die Mittel der nationalen Banken 20042224000 Dollar betragen, das ist mehr als das Doppelte des Betrages vom 1. Juli 1911. (Handelsbl., 11. Februar 1919. M.)

Aus New York wird gemeldet, daß in Finanzkreisen die Errichtung einer Bundes-Reservebank in Europa zur Stabilisierung des Dollarkurses erwogen werde. (Handelsbl., 10. Februar 1919.)

Nach einer Meldung der Londoner Times aus New York will ein amerikanisches Banksyndikat unter Beteiligung von Morgan & Co., Guaranty Trust Co., National Bank of Commerce und National City Bank alle amerikanischen Banken zur Teilnahme an einem Belgien für Rohstoffankauf zu gewährenden Akzeptkredit von 50 Millionen Dollar veranlassen. (Telegraaf, 12. Februar 1919.)

Die Vereinigten Staaten haben Italien 75 Millionen Dollar und Belgien 40 Millionen Dollar neue Kredite gegeben. (Maasbode, 12. Februar 1919.)

Rumänien hat weitere 5 Millionen Dollar erhalten. (Handelsblad, 13. Februar 1919.)

Der War Trade Board hat ein russisches Bureau mit einem von der Regierung zur Verfüguug gestellten Kapital von 5 Millionen Dollar errichtet. Zweck: Ausfuhr landwirtschaftlicher Maschinen, Geräte, Schuhe, Kleidung und anderer Güter nach Rußland und Sibirien, sowie von Rohstoffen.

Die Guaranty Trust & Co. hat die Genehmigung zur Gründung einer Zweigbank in Brüssel erhalten.

Die First National Bank in Chicago hat eine Auslandabteilung eingerichtet, welche zusammen mit ihrem Devisenbureau die internationalen Geschäfte der Bank besorgt. Sie hat den Zweck, den Abschluß und die Erweiterung internationaler Geschäfte zu erleichtern.

Die Mercantile Bank und die Guaranty Trust Co. in New York errichten mit einem Kapital von 2,5 Millionen Dollar den Banco Mercantil Americano de Cuba.

Die Finanzabteilung der American Manufacturers Export Association brachte folgende Vorschläge bezüglich der Finanzierung der Ausfuhr aus den Vereinigten Staaten ein: 1. Zusammenarbeit mit Agenturen, die rasche und sichere Auskunft über die Kreditfähigkeit ausländischer Käufer geben können. 2. Vermehrte Anwendungen von Dollarakzepten durch amerikanische Banken bei Ankäufen amerikanischer Waren auf Vollmacht ausländischer Käufer oder deren örtlichen Banken hin. 3. Ausdehnung des Marktes für amerikanische Dollar-Bank- und Handelswechsel unter Mithilfe des Federal Reserve Board und durch Propaganda. 4. Die Förderung des Studiums fremder Sprachen und fremder Finanzangelegenheiten, und zwar müßte eine genügende Anzahl von Mitgliedern einer jeden amerikanischen Bank oder Ausfuhrorganisation sich mit diesen Studien beschäftigen. 5. Die Association ist der Ansicht, daß die jetzigen Gepflogenheiten amerikanischer Banken dazu dienen können, den gegenwärtigen und zukünftigen Außenhandel in großem Maßstabe zu finanzieren. Die volle Entwicklung der gewährten Erleichterungen könne aber nur erreicht werden, wenn die Leiter der Finanzabteilungen der Ausfuhrhäuser volles Verständnis für die ihnen durch Gesetz zugesicherten Vorteile zeigten.

V. Süd- und Mittelamerika.

Argentinien. Geplante Ausbeute der Iguazu-Fälle. Wie „Board of Trade Journal“ vom 26. Dez. 1918 berichtet, hat der Landwirtschaftsminister die berühmten „Iguazu-Fälle“ aufgesucht, um sie auf ihre Nutzbarmachung zur Erzeugung hydroelektrischer Kraft hin zu prüfen. Er stellt fest, daß sie den Niagarafällen nicht nachstehen, und plant, ihre Nutzbarmachung sobald als möglich ins Werk zu setzen. Über die Höhe der vom Ausland in Argentinien angelegten Summen sind schon verschiedene Werke veröffentlicht worden. Auf Grund der Vorarbeiten des deutschen Volkswirts Wilhelm A. Schweuk wurde nunmehr von dem argentinischen Volkswirt Martinez folgende Zusammenstellung veröffentlicht. Martinez, dem die Ergebnisse der letzten staatlichen Schätzung zur Verfügung stehen, kommt zu einer Gesamtsumme von 3890754300 Goldpesos. Im einzelnen verteilt sich diese Summe wie folgt:

	Pesos Gold
Anleihen und sonstige argentinische Papiere	726000000
Eisenbahnen	1350000000
Banken	50000000
Häfen	42000000
Gefrierfleischfabriken	18000000
Straßenbahnen	98000000
Gas- und Elektrizitätsgesellschaften u. dgl.	78035015
Grund- und Hypothekengesellschaften	150959285
Hypotheken und Eigentum	170000000
in sonstigen Industrieu angelegtes Kapital	507760000
Handel und Guthaben	700000000
Zusammen	3890754300

Andere Fachleute haben die Summe der im Lande angelegten Kapitalien auf 4 Millionen Pesos geschätzt. (Rev. de Econ. y. Finanzas, 20. November 1918.)

Über den Stand der hauptsächlichsten Versicherungszweige iu Argeutinieu gibt „Telegraaf“ vom 11. Januar folgende Übersicht:

	Versicherte Beträge	Prämien
Feuerversicherung	Dollar	Dollar
1914	2636450200	16315200
1916	2942285400	15703800
1917	3398288600	17715700
Lebensversicherung		
1914	64719400	14054900
1916	44529800	12782200
1917	51879200	12682400
Seeversicherung		
1914	216037800	1389600
1916	363237500	2844300
1917	517382200	5043800
Uufallversicherung		
1914	15200600	491100
1916	11700200	394100
1917	18458600	504300

Danach hat die stärkste Entwicklung — begreiflicherweise — die Seeversicherung während des Krieges durchgemacht. Eine rückläufige Bewegung zeigt sich nur bei der Lebensversicherung.

Brasilien. Aus Porto Alegre wird die Gründung eines deutsch-brasilianischen Bankhauses unter der Firma Jorge Pfeiffer & Cia. gemeldet. Herr Pfeiffer gehörte bislang der Leitung der laut Regierungsbeschluß jetzt in Liquidation befindlichen Filialen der Brasilianischen Bank für Deutschland an. Als Gründer werden noch Federico Gobier, R. Thee Moeller und Carlos Daut Bercht genannt. Das neue Unternehmen verfügt über ein Kapital von mehr als 1500 Contos und wird das Gebäude der früheren Filiale der Brasilianischen Bank für Deutschland in Porto Alegre beziehen.

Im Staate Matto Grosso ist die bisher von Handelsreisenden zu entrichtende Gewerbesteuer abgeschafft worden.

Nach „Agence Economique & Financiere“ vom 9. Januar hat eine französische Gesellschaft mit der Ausbeutung eines Kupferlagers bei Bom Jardim im Staate Rio Grande do Sul begonnen. Der Kupfergehalt des Erzes soll noch höher sein als der von Rio Tinto. Weiter sei eine wichtige Ader Bleiglanz und goldhaltiges Silber entdeckt worden

Chile. Der französische Studienausschuß in Valparaiso hat sich in eine Handelskammer umgewandelt. Mit der Handelskammer in Santiago und der kürzlich in Talcahuano gegründeten gibt es jetzt 3 französische Handelskammern in Chile.

Salpetererzeugnisse der englischen Gesellschaften

(in 1000 quint.)	1917	1916
Aguas Blancas	767	773
Alianza	2993	2590
Angela	427	359
Anglo Chilean	2589	2750
Fortuna	1409	1530
Lagunas Nitrate	518	527
Lautaro	2287	2121
New Paccha	534	380
Salar des Carmen	616	380
San Lorenzo	349	365
San Patricio	217	262
Santa Rita	431	456
San Sebastian	366	401
Tarapaca	660	1019

	1917/1918
Liverpool Nitrate	140
Color Nitrate	5
Santa Catalina	30
Amelia	7

Panama. Die Ein- und Ausfuhr belief sich in den letzten 3 Berichtsjahren auf:

	Einfuhr	Ausfuhr
1915	9037056 Dollar	3242414 Dollar
1916	9197454 „	5506725 „
1917	9223170 „	5624176 „

Nicaragua. Der Außenhandel ist im Jahre 1917 der Menge nach nicht größer gewesen als im Vorjahr. Durch die Preissteigerung der ein- und ausgeführten Waren ist jedoch gegenüber dem Jahre 1916 eine Wertzunahme der Einfuhr um 34 und gegenüber dem Jahre 1915 eine solche von 50 Prozent zu verzeichnen, während die entsprechenden Zahlen für die Ausfuhr 11 und 30 Prozent lauten. Im einzelnen entwickelte sich der Außenhandel dem Wert nach in den Jahren 1913—1917 folgendermaßen:

	Einfuhr	Ausfuhr	Handelsbilanz
1913	5770006 Dollar	7712047 Dollar	+1942041 Dollar
1914	4134323 „	4955051 „	+ 820728 „
1915	3159220 „	4567202 „	+ 407982 „
1916	4777579 „	5284862 „	+ 507283 „
1917	6393068 „	5975256 „	— 417812 „

VI. Australien.

Die Leiter des „Australian Federal Bureau of Science and Industry“ haben kürzlich Westaustralien, wo ein forstwissenschaftliches Untersuchungsamt eingerichtet werden soll, besucht. In Westaustralien sind ausgedehnte Waldungen vorhanden, die bisher verhältnismäßig wenig ausgebeutet worden sind. Namentlich der Mangel an Schiffsraum hat diese Industrie schwer getroffen. Auch auf anderen Industriegebieten bietet Westaustralien ein reiches Feld für wissenschaftliche Forschungen. Die wichtigste Frage ist die Verwertung der geringgoldhaltigen Erze für Handelszwecke. Von diesen Erzen sind unbegrenzte Mengen vorhanden, und die Fortschritte der Wissenschaft rechtfertigen die Hoffnung, daß die alten Minen in nicht zu ferner Zeit wieder eröffnet und mit Erfolg betrieben werden können. Ferner ist das „blackboy“ Problem zu lösen. Der „blackboy“ ist ein kleiner schwarzer Baum mit Büscheln farnähnlicher Blätter. Seine nähere Untersuchung hat ergeben, daß eine Menge wertvoller Handelserzeugnisse aus ihm gewonnen werden können, einschließlich Rohöl, Teer und Harz. Die Forscher sind überzeugt, daß der „blackboy“, der von den Ansiedlern als Schädling betrachtet wird, eines Tages viel zum Reichtum des Landes beitragen werde. (Fin. Times, 11. Dezember 1918.)

Die Goldgewinnung von Neu-Südwales im Dezember betrug 9000 Unzen im Werte von 38000 Pfund Sterling gegen 5000 Unzen im Werte von 14000 Pfund Sterling im Dezember 1917. Die Gesamtproduktion des Jahres 1918 beträgt 91000 Unzen im Werte von 370000 Pfund Sterling gegen 86000 Unzen im Werte von 349000 Pfund Sterling im Jahre 1917. (Agence Economique et Financière, 14. Januar 1919.)

Weltverkehr.

Bearbeitet von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

I. Landverkehr.

Europa.

Eine Donau-Anschlußbahn in Oberösterreich wird im Zuge der Linie Riedau—Zell—Raab—Euzenkirchen—Kenading—Kopfing—St. Ägid—Engelhartszell geplant. Es ist eine elektrische Normalspurbahn, nach dem Muster der Linie Linz—Neumarkt, geplant, für deren Betrieb die Wasserkraft des Traunfalls ausgenutzt werden soll.

(Kartographische Zeitschrift, Nov.-Dez. 1918, S. 168.)

Ein „Acropolis-Expreß“ soll binnen kurzem von Paris nach Athen verkehren, und zwar durch den Mont Cenis, über Mestre (Venedig), Triest, Fiume, Agram, Belgrad, Nisch, Üsküb, Topschin (den Knotenpunkt der Bahn nach Saloniki, die 1916 entlang der Westküste des Golfs von Saloniki nach Papapuli eröffnet wurde) und Larissa. Die Gesamtstrecke wird etwas mehr als 2050 englische Meilen betragen. Vom Knotenpunkt India etwa 30 Meilen diesseits Belgrad bis Nisch würde die Strecke mit der des früheren — schwerlich vorerst wieder auflebenden — Orient-Expreß zusammenfallen, der 1258 Meilen von Paris nach Belgrad in 38 Stunden zurücklegte; der Acropolis-Expreß wird bis Belgrad 1334 Meilen laufen.

Reuter erklärt, daß vielleicht schnelle Dampfer in Verbindung mit diesem Zugverkehr vom Piräus die 520 Meilen lange Strecke nach Port Said fahren werden, so daß die indische Post diesen Weg, statt über Brindisi ginge. (Economist, 11. I. 19.) — Der Plan mutet zunächst noch etwas phantastisch an, da die Strecken in Bosnien und Griechenland vorläufig einem Schnellverkehr in keiner Weise gewachsen sind.

Asien.

Der gegenwärtige Stand der Bagdadbahn. Einer Unterredung mit dem Generaldirektor der Bagdadbahn Edouard Huguenin seien die folgenden Einzelheiten entnommen: Im Oktober 1918 wurde die Taurusstrecke der Bahn (breitspurig) für den Verkehr geöffnet, so daß man nunmehr bis nach Nisibis, 100 Meilen von Mosul entfernt, fahren kann. Die Schienen sind in gutem Zustande, aber das Rollmaterial ist stark heruntergekommen durch die übermäßige Arbeitsleistung während des Krieges. Namentlich sind die Maschinen furchtbar abgenützt, da die verbrauchten oder zerbrochenen Teile nicht ersetzt werden konnten. Huguenin lobte die Tüchtigkeit der seit Jahrzehnten an der anatolischen Bahn arbeitenden deutschen Ingenieure, die im Interesse der guten Entwicklung der Bagdadbahn auch weiterhin beibehalten werden sollten, da sie mit allen Einzelheiten des Baues vertraut sind, und da namentlich die Taurustunnels — eines der wunderbarsten bautechnischen Werke der Welt — täglich von Ortskundigen genau inspiziert werden müssen, wenn die Sicherheit der Bahn nicht gefährdet werden soll. Der Durchbruch des Haupttunnels im Taurus ist soeben erfolgt. Alles hänge

davon ab, was die britischen Behörden inzwischen hinter Mosul gebaut haben. Einige hundert Meilen Geleise westlich von Nisibis müssen infolge des schlechten Materials von neuem gelegt werden. Wenn die Arbeit jetzt von beiden Seiten energisch aufgenommen wird, ist es möglich zu erreichen, daß man binnen zwei Jahren auf der ganzen Strecke Konstantinopel—Persischer Golf mit der Bahn fahren kann. (Times.)

Eine moderne Tigrisbrücke bei Bagdad von 1159 Fuß Länge ist von den Engländern kürzlich eröffnet worden. Sie trägt den Namen des verstorbenen englischen Generals Stanley Maude. (Engineer, 17. I. 19, S. 55.)

Ein regelmäßiger Verkehr Baku—Bagdad wird in englischen Fachkreisen unter genauen Angaben über die geographische Beschaffenheit der zu überwindenden Strecken empfohlen.

(Vortrag des Lt. Colon. G. S. F. Napier in der „Geographical Society" vom 11. Nov. 18[1]).)

Der Bau der Araseetalbahn von Baku nach Dschulfa ist im August 1916 begonnen worden und hat seither gute Fortschritte gemacht. — Geplant ist ferner eine Bahn Batum—Kars—Dschulfa.

(Mitteilungen der Geograph. Ges. in Wien; 1919, S. 45.)

Afrika.

Geplanter Ausbau des Eisenbahnnetzes im französischen Afrika vom „Comité National du Rail Africain". Das Programm sieht den Bau von 30000 km Schienenwegen in 15 Jahren mit einem Kostenaufwand von 4 Milliarden Francs vor. (Messaggero Egiziano, 4. II. 19.)

Amerika.

Ein 48 km langer Eisenbahntunnel durch das Kaskadengebirge wird im Staate Washington geplant. Der Tunnel soll in 363 m Meereshöhe zweigleisig ausgebaut werden. Er wird die Nordpacific-Bahn von Everett aus mit der Nordbahn bei Wenatshee verbinden.

(Génie civil, Bd. 70, S. 150.)

Neue Eisenbahnen in Kanada. Zwei neue, mit englischem Kapital finanzierte Eisenbahnlinien werden im nördlichen Teile der Provinz Quebec gebaut werden. Die eine Linie wird St. Lucien mit Petit Sikapu verbinden, die andere von Seven Islands nach dem Lake Melnikek führen. (Times, 13. II. 19.)

Geplante Fertigstellung der Alaska-Eisenbahn. Der Staatssekretär des Innern Lane forderte vom Kongreß 13800000 Dollar, um die Eisenbahn in Alaska zu vollenden. Die Arbeit des Planierens ist bereits geleistet, dennoch wird die Fertigstellung der Eisenbahn noch drei Jahre beanspruchen. (Chicago Tribune, 11. II. 19.)

Neue Eisenbahnen in Brasilien. Eine 54 km lange Linie Tocantins—Pará, eine Zweigbahn von Kacabona im Staate Bahia, eine 36 km lange Teilstrecke der Goyazbahn zwischen Salitre und Patrocinio, und endlich die Verbindungsstrecke der Zentralbahn mit der Südlinie von Minas Geraes nach Santa Rita de Jacutinga sind soeben eröffnet worden. Die letztere Strecke vervollständigt die Durchgangsverbindung von Rio nach Porto Esperanca am Paraguay-Fluß im Staate Matto Grosso, die 2600 km lang ist. (Financial Times, 20. XII. 18.) — Die Deputiertenkammer prüft ein Gesuch für die Konzession einer elektrischen Bahn von Cascalheira am Amazonenstrom nach Oyapock an der Grenze von Französisch-Guyana.

(Financial News, 8. I. 19.)

Eine neue transandinische Bahn von Lima nach Iquites, dem Zentrum der Gummierzeugung im Amazonasgebiet, wird von nordamerikanischen Finanzleuten geplant. Die Linie würde 400 km lang werden und die Reise zwischen den beiden Endpunkten in fünf Tagen ermöglichen, während heute 60 Tage hierfür erforderlich sind. (The Engineer.)

[1]) Abgedruckt im „Geographical Journal", Januarheft 1919, S. 1.

II. Wasserverkehr.

a) Seeschiffahrt.

Allgemeines.

Die Größe der Handelsflotten der wichtigsten Länder beim Kriegsende betrug nach dem Stande vom 1. November 1918:

England	15000000	Br.-Reg.-T.
Vereinigte Staaten	9700000	„ „ „
Norwegen	9700000	„ „ „
Japan	2200000	„ „ „
Holland	2200000	„ „ „
Italien	2200000	„ „ „
Frankreich	1630000	„ „ „

(Émile Gouault in „Génie civil", 11. I. 19, S. 29.)

Europa.

Ein Dampffähr-Verkehr über den Irischen Kanal zwischen Dublin und Waterford ist in Kürze zu erwarten. Zu diesem Zweck hat sich im November ein eigenes Syndikat gebildet, die „Irish Packing Co., Ltd.".

(Engineer, 17. I. 19, S. 60.)

Ein Ausbau des Hafens von Neapel ist geplant. Nach Fertigstellung würde Italien in Neapel den geräumigsten Hafen im Mittelmeer besitzen. Mit den Arbeiten soll sechs Monate nach Friedensschluß begonnen werden. Als Bauzeit sind sechs Jahre vorgesehen. Die Kosten werden auf 50 Millionen Lire veranschlagt, wozu der Staat 22 Millionen beisteuern wird. (Schiffahrts-Ztg., 15. II. 19, S. 6.)

Schiffsverkehr der italienischen Staatsbahnverwaltung längs der italienischen Westküste. Die Direktion der italienischen Staatseisenbahnen hat, um den aus Mangel an rollendem Material erwachsenen Verkehrsschwierigkeiten zu begegnen, vom 25. Januar an einen „Eisenbahn- und Schiffahrtsdienst" eingerichtet, der einstweilen versuchsweise auf der ganzen Westküste betrieben wird. Die Schiffe fahren von Norden nach Süden und umgekehrt und haben Genua bzw. Palermo als Ausgangspunkt. Anlegeplätze sind Livorno, Civitavecchia, Neapel, Messina und Palermo.

(Secolo, 22. I. 19.)

Norwegische Dampferlinie Finnland — Südamerika Die Nordenfjeldske Dampfschiffsgesellschaft hat eine regelmäßige Linie zwischen Südamerika und Finnland eingerichtet. Der erste Dampfer von etwa 5000 Tonnen sollte im Februar Ladung für Helsingfors einnehmen. Mit der Zeit werden mehrere Dampfer auf dieser Route eingesetzt.

(Svensk Handelstidning, 10. I. 19.)

Baldige Eröffnung der schwedischen Freihäfen. Die schwedische Regierung hat am 31. 1. die Konzession für den Stockholmer Freihafen erteilt. Da auch die Gesuche von Göteborg und Malmö schon bewilligt sind, erhält Schweden drei Freihäfen. Die Anlagen in den letzten beiden Städten dürften aber vor einem Jahre kaum fertig werden. Die Arbeiten für den Stockholmer Freihafen, die im August 1917 begonnen wurden, sind dagegen mit solcher Beschleunigung vorgenommen worden, daß der Hafen in kurzer Zeit die ersten Gäste wird empfangen können.

(Svensk Handelstidning, 2. II. 19.)

Asien.

Die Ausgestaltung Aleppos zu einem Seehafen durch Kanalisation des Orontes und der Wasserläufe, welche den See von Antiochia mit der Ebene von Aleppo verbinden, wird neuerdings von fachkundiger Seite empfohlen. — Die Mündung des Orontes zwischen Latakieh und Alexandrette hat je nach der Jahreszeit eine Breite von 60 bis 100 m. Eine durch Jahrhunderte vor sich gegangene Versandung

hat sie unwegsam gemacht. In einer Entfernung von 25 km aufwärts des Flusses liegt Antakieh, das alte Antiochia, heute nur der Schatten der einstigen Bedeutung. Einst zählte diese „Königin des Ostens" mehr als 400000 Einwohner, jetzt ist sie zu einer armseligen Provinzstadt von 6—7000 Einwohnern herabgesunken. Früher war der Orontes schiffbar bis zum See von Antiochia, dem heutigen El-Bahar. Etwa 26 km aufwärts von Antiochia biegt der Orontes, der bis zu dieser Stelle direkt von Süden nach Norden fließt, nach Südwesten um. Unweit dieser Biegung verbindet ihn der Nebenfluß Nar-el-Azi mit dem See El-Bahar. Von einer Kanalisierung dieses Teiles des Orontes, zwischen dem Meer und dem See, verspricht man sich eine außerordentliche Hebuug der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gegend von Antiochia, die nach Klima und Bodenfruchtbarkeit eine der günstigsten von Kleinasien ist. Wein, Oliven, Maulbeerbaum, Orangen und Feigen gedeihen dort prächtig.
(S. Ximénez in der „Revue de Turquie".)

Freihafen Manila? Es wird Propaganda gemacht für die Schaffung eines Freihafens in Manila, das dadurch einer der wichtigsten Stapelplätze der ganzen Welt und der erste Umschlagplatz für den fernen Osten werdeu würde.
(Schiffahrt-Ztg., 1. III. 19, S. 6.)

Amerika.

Mexikanische Dampferverbindung mit Japan. Die mexikanische Regierung hat mit einer japanischen Reederei einen zehnjährigen Vertrag abgeschlossen, nach dem sich diese verpflichtet, einen regelmäßigen Schiffsverkehr zwischen Japan und Mexiko zu unterhalten. Die hierzu benutzten Schiffe, acht an der Zahl, sollen die mexikanische Flagge führen. (Børsen, 16. II. 19.)

b) Binnenschiffahrt.

Europa.

Ein Rhein-Kanal Straßburg—Basel wird von der französischen Regierung geplant, in dem Schiffahrtsbetrieb und Kraftwerke eingerichtet werden sollen. Die badische Regierung will bei der Reichsregierung vorstellig werden, daß die Interessen Deutschlands auf der Friedenskonferenz vertreten werden. (Der Rhein, 14. II. 19, S. 36.)

Belgische Kanalpläne. Der seinerzeit gefaßte Plan, die Schelde durch einen tiefen Kanal abzukürzen und die Antwerpener Hafenanlagen durch eine neue tiefe Einfahrt zugänglicher zu machen [1]), scheint sich seiner Verwirklichung zu nähern. Der belgische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den städtischen Behörden erklärt, daß die Regierung diesem Plane sympathisch gegenüberstände. Der angeblich von Paris aus gemachte Vorschlag, zwischen Antwerpen und Marseille, unter Benutzung des Rheins, der Rhône und der Saone sowie der bereits vorhandenen Kanäle, einen direkten Verbindungsweg zu schaffen, entbehrt jedoch jeder amtlichen Grundlage. — Der „Cercle des Installations Maritimes" in Brüssel hat ferner folgende Anträge angenommen: Die belgischen Abgeordneten der Friedenskonferenz sollen fordern, daß der Bund der Nationen die Notwendigkeit eines Kanals Antwerpen—Rosendaal—Dortrecht anerkennt. Deutschland soll dabei die Kosten für eiuen Verbindungskanal tragen, der die brabantischen Kanäle mit dem Rhein verbindet und die Ausfuhr von Gütern aus deutschem Gebiet nach den Seehäfen erleichtert. Hierbei steht dem „Cercle" ein Kanal aus der Nähe von Cöln nach Aachen und weiter durch das holländische Kohlenbecken, anschließend an das vorhandene belgische Kanalnetz, vor Augen [2]). Der „Cercle" spricht in seinem Antrag auch die Erwartung aus, daß die Antwerpener Handelskammer sich seiner Auffassung anschließen werde. (Schiffahrts-Ztg.)

[1]) Vgl. den Aufsatz im Juniheft 1911, S. 188.

[2]) Vgl. die Aufsätze im Januarheft 1912, S. 458, Januarheft 1913, S. 466 und Oktoberheft 1915, S. 148.

Asien.

Ein Binnenwasserweg Mittelmeer—Persischer Golf wird im Zusammenhang mit dem Plan, Aleppo als Seehafen auszubauen (vgl. oben), empfohlen. Die Weiterführung der Wasserstraße über Aleppo hinaus soll erzielt werden durch 1. die Herstellung eines Kanals von Aleppo durch die Lagune von Sabscha zum Euphrat bei Balis, 2. die Verbesserung der Schiffahrtstraße des Euphrat von Balis bis Basra. (S. Ximénez in „Revue de Turquie".)

III. Luftverkehr.

Europa.

Neue deutsche Flugpostlinien sind kürzlich zwischen Berlin und Hamburg, Berlin und München eröffnet und sollen zwischen Berlin und Frankfurt a. M. in kürzester Zeit eröffnet werden.

Projektierter Luftverkehr Berlin—Schweiz. Die Zeppelin-Luftschiffwerften planen für den Hochsommer 1919 die Einrichtung des Luftverkehrs Berlin—Schweiz, wofür ein leichter Typ Zeppelinfahrzeuge gebaut wird.

Ein Luftpostverkehr Paris—Brüssel ist kürzlich eröffnet worden. (Telegraaf.)

Ein Luftpostverkehr Belgien—England ist vom belgischen Minister für wirtschaftliche Angelegenheiten genehmigt worden. (Agence économique et financière.) — Ein Flug von Folkestone nach Gent hat schon stattgefunden.

Ein Luftpostdienst England—Skandinavien wird von der Handelskammer in Hull geplant.
(Schiffahrt-Ztg., 1. III. 19.)

Afrika.

Eine Luftverbindung Paris—Timbuktu. Der Fliegerhauptmann Laurent ist seitens der algerischen Kolonialregierung beauftragt worden, eine Flugzeugverbindung zwischen Paris und Timbuktu über Algerien zu studieren. Die Flieger sollen von Algier aus das Gebiet von El-Ued, Tuggurt und Wargla überfliegen, um die Ebenen von Ued-Djellal zu erreichen. Unter Zugrundelegung einer Stundengeschwindigkeit von 160 Kilometern würde der Flieger von Paris aus Marseille in 5 Stunden erreichen, ein zweiter das Mittelmeer ebenfalls in 5 Stunden überfliegen; von Algier nach Wargla, eine Entfernung von ungefähr 600 Kilometern, würde ein dritter Flieger in etwas weniger als 4 Stunden gelangen, eine fünfte Strecke von gleicher Länge würde einen fünften nach Ain-Salah bringen. Die größte Schwierigkeit bildet die Sahara von Ain-Salah nach Timbuktu, 1500 Kilometer, auf der man allerdings Verpflegungsstationen in Ain-Tiseh und in Mabruk errichten könnte, so daß man daraus drei Stationen von 400, 600 und 500 Kilometern machen könnte. Unter diesen Voraussetzungen würde die ganze Entfernung Paris—Timbuktu in etwa 30 Stunden zurückgelegt werden können, ohne die Aufenthalte zu rechnen. (Der neue Orient, 1919, S. 214.)

Ein Luftverkehrsnetz in Südafrika wird von einer neugegründeten Gesellschaft zwischen Kapstadt, Johannesburg und Durban geplant. (Times, 13. II. 19.)

Die Kairo-Kap-Flugpostlinie [1]) soll Zwischenstationen erhalten in Assuan, Wadi Halfa, Abu Hamed, Khartum, Kadok, Lake No., Bor, Albert Nyanssa, Jinja, Ujiji (Tanganyika-See), Karongo, Blantyre, Beira, Lourenço Marquez, Durban, Port Elisabeth und in Kapstadt oder abwechselnd von Udjidji via Elizabethville, Livingstone, Bulawayo, Pretoria, Johannesburg und Bloemfontein.
(Bericht des Civil Aerial Transport Committee, abgedruckt im Januarheft 1919 der „British Export Gazette".)

Ein Flugpostprojekt London—Lagos wurde der westafrikanischen Abteilung der Londoner Handelskammer im

[1]) Vgl. Märzheft 1919, S. 102.

Auftrag von Vickers Ltd. durch das Parlamentsmitglied Sir Owen Philipps überreicht. Man glaubt, daß diese Flugpost dieselben Gewichtsmengen wie eine Kraftwagenlinie befördern könnte. Die Frachtkosten je Tonne und Meile würden sich allerdings auf 3—4 Schilling stellen.

(Bericht des Civil Aerial Transport Committee.)

Amerika.

Eine Luftschifflinie New York—Chicago wird geplant. Es wird die Einstellung von 4 Zeppelin-Luftschiffen geplant, die zur Vermeidung von Feuersgefahr mit Heliumgas gefüllt werden sollen. Die 70 engl. Meilen lange Streeke soll in 12 Stunden zurückgelegt werden. Es können 25 Reisende auf einmal befördert werden.

(Schiffahrt-Ztg. 1. III. 19.)

Ein Luftschiffprojekt Pernambuco—Rio de Janeiro—Buenos Aires. Die brasilianische Regierung ist von einem britischen Konsortium um die Genehmigung zu einem Luftdienst von Pernambuco nach Rio de Janeiro (Entfernung 1200 Meilen) angegangen worden, der später nach Buenos Aires ausgedehnt werden soll. Im nächsten Herbst wird eines der Riesenluftschiffe, die jetzt in England gebaut werden, mit Passagieren und Ladung nach Argentinien fliegen; man rechnet mit einer Fahrtdauer von weniger als 6 Tagen.

(Bericht des Civil Aerial Transport Committee.)

IV. Nachrichtenverkehr.

Allgemeines.

Funkentelegraphische Fortschritte der kleinen Nationen im Kriege. Während des Krieges mußte im Interesse der politischen Geheimhaltung mancher erzielte Fortschritt auf dem Gebiet der drahtlosen Telegraphie verschwiegen werden. Eine Zusammenstellung der bedeutsamsten Neuerungen, die seit 1914 in kleineren Staaten ins Leben gerufen wurden — einige sind im Rahmen dieser Chronik schon früher aufgezählt worden — wird daher willkommen sein.

Die für Deutschland wichtigsten Neueinrichtungen sind von Holland getroffen worden. Niederländisch-Indien war einer der wenigen Kulturstaaten, denen in den ersten Jahren des Krieges auf keine Weise deutsche Kriegsnachrichten telegraphisch zugänglich zu machen waren. Die Deutsche Gesellschaft für drahtlose Telegraphie errichtete nun 1916 in Bandoeng auf Java eine Station, die seit 1917 die Depeschen des Nauener Funkenturms über 11 000 km Entfernung direkt aufzunehmen vermochte. Ebenso wurde 1917 eine Empfangsstation in Curaçao dem Verkehr übergeben, 8200 km von Nauen entfernt. Außerdem wurden seit 1917 mit der holländischen Regierung Verhandlungen geführt, die zur gegenwärtigen Einrichtung des schon früher erwähnten direkten Telefunkenverkehrs Holland—Java führten. In Holland steht der neue Funkenturm, die stärkste drahtlose Station der Erde, auf der Kotwijkheide bei Assel, in Java dagegen in Sitoebondo. — Von den skandinavischen Staaten hatte Norwegen bereits vor dem Kriege der Marconi-Gesellschaft den Bau einer überseeischen Funkenstation bei Stavanger übertragen. Der Ausbruch des Krieges verzögerte die Errichtung, führte 1915 zur Verbesserung der Pläne, und am 29. Dezember 1917 wurde die Station dem Betriebe übergeben. Eine zweite Station, die lediglich Empfangszwecken dient, wurde in Naerbo eröffnet. — Schweden errichtete während des Krieges mehrere neue Funkenstationen, darunter im Oktober 1917 eine Großstation in Karlsborg, die mit einer Reichweite von 5000 Kilometern den unmittelbaren Verkehr mit dem amerikanischen Festlande ermöglicht. — Spanien zeigte eine bemerkenswerte Unabhängigkeit der Funkentelegraphie. Seine am 24. April 1911 eröffnete Telefunkengroßstation in Aranjuez bei Madrid verfügte zwar noch nicht über eine bis nach Amerika reichende Stärke, trotzdem verdanken ihr weite außereuropäische Gebiete die Vermittlung der deutschen Nauener Funksprüche. — Eine weitere spanische Station, die das System des Prof. Branas benutzte, wurde für den Verkehr mit den Vereinigten Staaten 1916 in Coruña eröffnet. Die Stationen Aranjuez und Barcelona hatten seit 1916 einen direkten Verkehr mit Deutschland und Ungarn und seit 1917 auch mit der neu errichteten Telefunkenstation Deutsch-Altenburg bei Wien, ferner über Teneriffa nach Monrovia in Liberia usw. Sie leistete der deutschen Kriegführung ferner gute Dienste durch häufige funkentelegraphische Wetternachrichten aus Spanien und den spanischen Gewässern. — Von den übrigen europäischen Staaten sorgte Rumänien schon lange, bevor es seine Neutralität aufgab, für einen eigenen Funkenanschluß an seine späteren Bundesgenossen. Am 21. Juni 1915 wurde zu Baneasa bei Bukarest eine neue Funkstation fertiggestellt, die eine vorzügliche Verständigung mit Paris, Lyon, Rom und Sebastopol erzielte. — In Bulgarien wurde 1914 eine Telefunkenstation in Sofia errichtet, in der Türkei 1915 eine weitere in Osmanjé bei Konstantinopel.

Ferner wurde in der asiatischen Türkei die unmittelbar mit Deutschland verkehrende Großstation Bagdad errichtet, die bald nach ihrer Fertigstellung bereits am 11. März 1917, bei der Einnahme der Stadt, von den Engländern wieder zerstört wurde. — Ferner besaß noch Persien in Ispahan eine Funkspruchstelle, die nicht im Bannkreis Englands und seiner Genossen lag. Auch diese wurde am 19. März 1916 von den Russen, als sie die Stadt besetzten, lahmgelegt, und damit wurde der Verbreitung deutscher Funkennachrichten in Persien und Afghanistan, ja gelegentlich bis nach Indien hinein, ein Ende gemacht. — In China wurden schon 1914 eine Station in Kalgan und im Sommer 1915 zwei neue Stationen in Kanton und Wusung bei Schanghai in Betrieb genommen. Drei weitere Funkenwarten sollen innerhalb weniger Monate in Hongkong, Futschau und Hankau eröffnet werden. Die in Hongkong soll nach Angabe des amerikanischen Generalkonsuls unter normalen Bedingungen 500—700 Seemeilen weit bei Tage und 1300 Seemeilen weit bei Nacht reichen. Eine ähnliche Reichweite besitzen die neuen Stationen Kanton und Wusung.

In der neuen Welt bestand, von den Vereinigten Staaten abgesehen, während der Kriegszeit nur gelegentlich eine Funkenverbindung mit Europa, die England nicht untertänig war. — Mexiko stand, wie Reuter unterm 10. März 1917 aus Washington meldete, mit Deutschland in unmittelbarem Funkenverkehr. Es handelt sich anscheinend um eine in der Stadt Mexiko errichtete private Empfangsstation, der es gelegentlich glückte, deutsche Funksprüche aufzufangen. Unter den südamerikanischen Funkenstationen bewies die in Cartagena in Columbia eine Zeitlang eine gewisse Unahhängigkeit, indem sie von der nordamerikanischen Großstation Sayville deutsche Funksprüche aufnahm und über Südamerika weiterverbreitete. Die englische Regierung führte dagegen Beschwerde und verlangte die Entlassung der Beamten sowie die Einstellung des Funkendienstes. Die Regierung von Columbia lehnte dies zwar ab, mußte sich aber schließlich doch der englischen Aufsicht willfährig zeigen. — Neben dem weiteren Ausbau des südamerikanischen Netzes kleinerer Funkenstationen verdient der Plan der Errichtung einer Großstation in Argentinien, in der Nähe von Buenos Aires, Beachtung. Schon vor Ausbruch des Krieges war der Marconi-Gesellschaft von der argentinischen Regierung die Erlaubnis zur Errichtung einer Funkenstation für den Verkehr mit Europa und mit etwaigen sonstigen Ländern erteilt worden. Die Gesellschaft hatte auch schon mit dem Bau der Anlage begonnen, als der Krieg ausbrach und die Arbeit eingestellt wurde, auf einen Wink der englischen Regierung [1]). Im Oktober 1917 wurde eine neue Gesellschaft, die Pan-American Wireless Telegram and Telephone Co. gebildet, die aus der englischen Marconi-, der amerikanischen Marconi- und der Federal

[1]) „Times“, 16. Juni 1918.

Holdings Co. bestand. Diese Gesellschaft sicherte sich im Sommer 1918 in Buenos Aires eine weitergehende Erlaubnis, die jedes Funkensystem zuläßt, die Errichtung eines Verkehrs mit jedem Teil der Welt und eine 18 Monate laufende Frist für den Bau vorsieht. 1917 war auch durch die Telefunken-Gesellschaft eine Großstation bei Buenos Aires errichtet worden.
(„Telefunken 1908 bis 1918", herausgegeben von der Ges. f. drahtlose Telegraphie m. b. H., sowie „Schiffahrt-Zeitung", 15. II. 19, S. 8: „Von der Funkfreiheit kleiner Nationen".)

Europa.

Eine dänische Funkstation für den Überseeverkehr soll im nördlichen Seeland angelegt werden. Die Kosten sind auf 3 Millionen Kronen veranschlagt.
(Schiffahrt-Ztg., 1. III. 19.)

Asien.

Drahtlose Telegraphenstationen Japans in China. Ein Beispiel der Art, in der Japan aus der politischen Entwicklung der Dinge Vorteile gezogen hat, wird durch die unberechtigte Errichtung einer Kette von drahtlosen Telegraphenstationen in China geliefert. Das erste Glied in dieser Kette der Stationen wurde in Hankau unter einem durch die Revolution von 1911 gebotenen Vorwande angelegt. Diese Station verfügt über so viele Kräfte, daß es Stationen, die so fern wie Honolulu liegen, unterbrechen kann. Bei vielen Gelegenheiten ist sie benutzt worden, um den Verkehr zwischen amerikanischen und britischen Kanonenbooten auf dem Yangtsefluß zu verhindern. Nachdem die japanischen Truppen nach der Einnahme von Tsingtau in die Provinz Schantung eingerückt waren, wurde eine weitere Station in Tsinanfu angelegt. Die dritte Station in Tsingtau beschließt die Kette. Letztere ist die einzige, zu deren Errichtung Japan das Recht besaß. Alle diese Stellen verkehren untereinander und mit der über mächtige Kräfte verfügenden Station Dairen. Unzweifelhaft verletzen diese Stationen das souveräne Recht Chinas, seine Verkehrsmittel innerhalb seiner Grenzen zu beaufsichtigen. Ferner ist zu rügen, daß sie beständig benutzt werden, die anderen drahtlosen Verbindungen mit dem fernen Osten zu stören.
(London and China Telegraph, 10. II. 19.)

Schiffsverkehr der Telefunkenstation Bandoeng (Java) über 14000 km. Der drahtlosen telegraphischen Station in Bandoeng gelang es, eine Verbindung mit dem niederländischen Kriegsschiff „De Zeven Provincië" in San Francisco auf 14000 km Entfernung herzustellen, trotz ungünstiger Umstände. Die Antennen in Bandoeng waren nämlich auf Amsterdam gerichtet, so daß die Station in Bandoeng unter einem Winkel von ungefähr 90 Grad arbeitete. Überdies hatte man es mit den niedrigen Schiffsantennen zu tun. Trotzdem wurde der genannte Abstand mit einer Anrufstärke von 200 Einheiten überwunden.
(Nieuwe Rotterdamsche Courant, 21. II. 19.)

Amerika.

Neue Marconi-Stationen in Ecuador werden in Sta. Elena und auf den Galapagos-Inseln errichtet. Die letztere soll imstande sein, direkt mit San Francisco, Buenos Aires und Yokohama zu verkehren. (Telegraph and Telephone Age.)

Bekanntmachung des Deutschen Ausland-Instituts Stuttgart.

Das Deutsche Ausland-Institut in Stuttgart hat eine Kommission zur Ausarbeitung eines Entwurfes eines **Staatsvertrages** eingesetzt zur Vermeidung von Härten, die sich aus doppelter Staatsangehörigkeit und Staatenlosigkeit ergeben. Die nachfolgenden Herren haben sich freundlichst bereit erklärt, in die Kommission einzutreten: Geheimrat Prof. Dr. jur. Robert Piloty-Würzburg als Vorsitzender, Universitätsprof. Dr. Delaquis-Frankfurt a. M., Universitätsprof. Dr. Hatschek-Göttingen, Geh. Legationsrat von Keller-Berlin, Auswärtiges Amt, Geheimrat Universitätsprof. Dr. Kohler-Berlin, Geheimrat Universitätsprof. Dr. Mendelssohn-Bartholdy-Würzburg, Geheimrat Prof. Dr. Th. Niemeyer, Direktor des Instituts für internationales Recht an der Universität Kiel, Universitätsprof. Dr. Karl Neumeyer-München, Universitätsprof. Dr. Partsch-Freiburg i. Br., Dr. Karl Strupp-Frankfurt a. M., Oberbürgermeister Dr. Trautmann-Frankfurt a. O. Die Kommission wird es als ihre Aufgabe ansehen, die aus der Staatenlosigkeit und aus doppelter Staatsanghörigkeit sich ergebenden Unzuträglichkeiten durch ein völkerrechtliches Abkommen zu beseitigen. Das Deutsche Ausland-Institut wendet sich an alle Personen, die infolge doppelter Staatsangehörigkeit oder Staatenlosigkeit in diesem Kriege Schwierigkeiten irgendwelcher Art gehabt haben, und wäre ihnen im Interesse der Erfüllung der Aufgaben der Kommission für weitestgehende Überlassung einschlägigen Tatsachen- und rechtlichen Materials sehr verbunden.

Von verschiedenen Seiten ist der Wunsch geäußert worden, der Termin zur Ablieferung der Bearbeitungen unserer **Preisaufgabe** über die Frage des Wahlrechts der Auslanddeutschen möchte verlängert werden, weil infolge der jetzigen politischen und wirtschaftlichen, namentlich aber der Verkehrsschwierigkeiten der angegebene Termin bis zum 1. Mai 1919 zu kurz sei. Das Deutsche Ausland-Institut will diesem Wunsche Rechnung tragen und verlängert deshalb den Termin für die Ablieferung der Preisaufgabe bis zum 1. Juli 1919.

Mitteilungen der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft.

Am 22. März fand im Flugverbandshaus, Berlin W, die diesjährige **Generalversammlung** unserer Gesellschaft statt.

Der Vorsitzende, Wirklicher Geheimer Oberfinanzrat Dr. Schwarz, eröffnet die Versammlung mit der Mitteilung von dem Tode unseres Vorstandsmitgliedes, Herrn Professor Dr. Franz in Frankfurt a. M. Er gedachte in warmen Worten der Verdienste des Verstorbenen um die Gesellschaft, der besonders in der Zeit seiner Berliner Tätigkeit in einer der hiesigen Kriegsorganisationen in regster Weise für die Interessen der Gesellschaft bemüht war.

Im weiteren Verlauf der Versammlung erstatteten der Geschäftsführer den Geschäftsbericht und der Schatzmeister den Kassenbericht für das Jahr 1918. Es ergab sich hieraus, daß die Gesellschaft die schweren Zeiten der Niederlage unseres Vaterlandes bisher gut überstanden hat.

Hinsichtlich unserer Zukunftsarbeit interessierte besonders die Mitteilung Dr. Hennigs, daß der Verein „Auslandkunde“ beabsichtige, im Sommer gemeinsam mit unserer Gesellschaft sich an Ferienkursen in Jena zu beteiligen. Die dort zu haltenden Vorlesungen sollten insbesondere die Verbreitung von Kenntnissen über das Ausland bezwecken. Dr. Hennig wurde hierauf beauftragt, in dieser Angelegenheit mit dem Verein „Auslandkunde“ weiter Fühlung zu behalten.

Die weiteren Verhandlungen befaßten sich eingehend mit der Verbreitung weltwirtschaftlicher Kenntnisse auf den Schulen. Zur Förderung dieser wichtigen Aufgabe wurde eine Kommission aus Mitgliedern der Gesellschaft, bestehend aus den Herren Geheimer Legationsrat Professor Dr. Wiedenfeld, Professor Dr. Hellauer und Professor Dr. Prion gewählt.

Nach der Entlastung des Vorstandes wurde der gesamte Vorstand neu gewählt. Der Vorstand besteht aus den Herren:

Wirklicher Geheimer Oberfinanzrat Dr. Schwarz, Vorsitzender; Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Sering, 2. Vorsitzender; Bankdirektor O. Schlitter, 3. Vorsitzender; Bankprokurist Auburtin, Schatzmeister; Professor Dr. Apt, Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Becker, Archivare; W. Bürklin, Professor Dr. Caro, Ministerialdirektor z. D. Deutelmoser, Professor Dr. Dove, Regierungsrat Professor Endres, Geheimer Kommerzienrat Engelhard, Staatsanwalt Dr. Falck, Professor Dr. Fleischmann, Professor Dr. Gast, Geheimer Legationsrat Grunenwald, Hermann Hecht, Professor Dr. Hellauer, Dr. R. Hennig, Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Herkner, Professor Dr. Kampffmeyer, Geheimer Admiralitätsrat Professor Dr. Koebner, Dr. Th. Kreuzkam, Dr. E. Kundt, Hauptmann a. D. Dr. P. Leutwein, Stadtrat Haß, Rittmeister d. R. Richard Merton, Geheimer Finanzrat Dr. Moll, Professor Dr. Prion, Wirklicher Geheimer Rat v. Reichenau, Staatsminister z. D. Dr. v. Richter, Wirklicher Geheimer Rat Freiherr v. Rechenberg, Regierungsrat Dr. Roscher, Ministerialdirektor Dr. v. Schoenebeck, Geheimer Kommerzienrat Dr. E. Simon, Geheimer Regierungsrat Professor Dr. H. Wagner, Kommerzienrat Konsul Th. Wanner, Geheimer Legationsrat Professor Dr. Wiedenfeld, Geheimer Oberregierungsrat Professor Dr. Zoepfl, Geheimer Kommerzienrat Zuckschwerdt.

Am 3. April veranstaltete unsere Gesellschaft gemeinsam mit dem „Verein Berliner Kaufleute und Industrieller“ einen **Vortragsabend** als letzten des gemeinsamen Zyklus im Winter 1918/19. Es sprach Herr Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Hermann Schumacher über das Thema

„Der Unternehmer in volks- und weltwirtschaftlicher Bedeutung“.

Im Namen beider Organisationen leitete unser 2. Vorsitzender, Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Sering, den Vortrag mit einer scharf durchdachten Charakterisierung der angelsächsischen Kriegsziele und des inneren Wesens des Wilsonprogrammes ein. Abschließend gab er der Hoffnung Ausdruck, daß ein etwaiger späterer Zyklus unter günstigerem politischem Zeichen stehen und alsdann ein wenigstens ebenso reges Interesse des Publikums finden möge.

Der fünfviertelstündige Vortrag Geheimrat Schumachers beleuchtete alle Seiten des Unternehmertums in wahrhaft glänzender Weise. Zunächst sei der Unternehmer den anderen Grundfaktoren der Volkswirtschaft Arbeit, Kapital und Boden selbständig gegenüberzustellen. Erst in neuerer Zeit sei der Begriff des Kapitalismus entstanden, der aber in seiner häufigen Verwechslung mit dem Unternehmertum eher zu Unklarheiten geführt habe. Nicht Kapitalbesitz, sondern Unternehmerfähigkeit sei entscheidend. Keineswegs auf dem Boden der Kapitalzusammenballung der Großbanken seien die stärksten Unternehmerpersönlichkeiten erwachsen. Das spekulative Unternehmertum sei von dem produktiven streng zu trennen. Ersteres finde in den Börsengrößen seinen stärksten, aber auch vergänglichsten Ausdruck. Auch kaufmännischer und industrieller Unternehmer seien zu unterscheiden. Ersterer zeichne sich meist durch den weiteren Blick aus, letzterer dringe mehr in die Tiefe.

Unter den Fehlern des Unternehmertums führte der Vortragende in erster Linie die mangelnde Aufklärungstätigkeit über die Gemeinsamkeit der Interessen zwischen Arbeiter und Unternehmer an. Auch die Arbeiterführer hätten gesündigt durch die ausschließliche Beschränkung auf Kritik. Nur durch Konstitutionalismus im Unternehmertum könnten in Zukunft die jetzt so drohend gewordenen Gefahren des Mißtrauens beseitigt werden.

Der Großunternehmer verbinde leider, aber natürlicherweise, mit weitem Gesichtskreis engen Interessenstandpunkt. Die Einseitigkeit gerade der stärksten Unternehmerpersönlichkeiten sei natürlich, wirke aber schädlich auf ihnen fremden Gebieten. Alles zusammengefaßt habe Deutschland eine gewaltige Produktionskraft an Unternehmertum bewiesen, und deshalb sei auch in dieser schweren Zeit zur Verzweiflung kein Anlaß.

Unter allseitigem Beifall konnte der Vorsitzende des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller, Fabrikbesitzer Flinsch, nach Beendigung des Vortrages feststellen, daß das deutsche Unternehmertum nur gewinnen könne, wenn es sich die Gesichtspunkte des Vortragenden zu eigen mache.

Mitteilung des Schatzmeisters.

Es ist bisher trotz wiederholter Aufforderung nur ein geringer Teil der diesjährigen Mitgliederbeiträge eingegangen. Wir bitten daher die Mitglieder dringend, ihre Beiträge umgehend unserem Konto bei der

Berliner Handelsgesellschaft, Berlin W 8, Behrenstr. 32/33 — Postscheck 116

zu übermitteln.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilungen „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, und Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für „Auslanddeutschtum“ Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart, Königstr. 15; für die Inserate Heinrich Rübner, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. — Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Berlin W 8.

WELTWIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

UND DEM

DEUTSCHEN AUSLAND-INSTITUT-STUTTGART

IX. Jahrgang | Mai 1919 | Nr. 5

Der Unternehmer in volks- und weltwirtschaftlicher Bedeutung[1]).

Von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Hermann Schumacher-Berlin.

Die Revolution hat nicht nur einen gewaltsamen Wechsel in der politischen Führerschaft herbeigeführt, sondern rüttelt auch schwer und nachhaltig an der wirtschaftlichen Führerschaft, dem Unternehmertum. Um die daraus erwachsenden großen Gefahren und die Möglichkeiten umgestaltender Eingriffe klar zu erkennen, ist es nötig, Wesen und Aufgaben der Unternehmungen und des Unternehmers sich zu vergegenwärtigen.

Rein privatwirtschaftlich betrachtet, ist der Zweck des Unternehmens, einer Person oder einer Gruppe von Personen ein Einkommen oder einen sonstigen Vorteil durch zusammenfassende Verwertung der Wirtschaftsfaktoren Arbeit, Kapital und Boden zu verschaffen. Die „Verwertung eines Sachvermögens" oder Kapitals steht dabei grundsätzlich der Verwertung der beiden anderen Wirtschaftsfaktoren gleich.

Volkswirtschaftlich steht die Unternehmung aber nicht allein. Sie ist ein organischer Teil der Wirtschaft, „die Zelle des häufigen Wirtschaftsorganismus". Will man sie volkswirtschaftlich begreifen, so muß man daher von dem Ganzen, dem sie dienstbar ist, ausgehen. Unter Wirtschaft verstehen wir bekanntlich die Gesamtheit der Einrichtungen und Maßnahmen, welche der Befriedigung der menschlichen Bedürfnisse — der körperlichen und seelischen, der Existenz und Kulturbedürfnisse — durch Beschaffung und Verwendung von Gütern dienen und damit die Grundlage der menschlichen Existenz und die Vorbedingung für jede Kulturentwicklung schaffen. Derselbe Zweck, der das Ganze beherrscht, muß auch für den Teil bestimmend sein. Wir können demnach volkswirtschaftlich eine Unternehmung definieren als die Wirtschaftsform, welche sich der Befriedigung menschlicher Bedürfnisse durch zusammenfassende Verwertung der Wirtschaftsfaktoren Arbeit, Kapital und Boden widmet, um der beteiligten Person oder Gruppe von Personen ein Einkommen oder eine sonstige Förderung ihres Erwerbs oder ihrer Wirtschaft zu verschaffen. Volkswirtschaftlich ist also die „Verwertung des Sachvermögens", von der wir schon sahen, daß sie grundsätzlich der Verwertung der Arbeit und des Bodens gleichsteht, nicht Zweck, sondern nur Mittel.

Volkswirtschaftlich ist entscheidend — und darin wurzelt die schwierigste, eine große Anpassungskraft und dauernde Wachsamkeit erfordernde, Aufgabe des Unternehmers —, daß ein Teil des gesamten Bedarfs eines Wirtschaftskörpers von einer Unternehmung für ihren privatwirtschaftlichen Zweck gewissermaßen eingefangen und trotz allen Wechsels, dem er unterliegt, dauernd festgehalten werden muß. Bedarfsdeckung ist volkswirtschaftlich Zweck und Ausgangspunkt der Wirtschaft und Zweck und Ausgangspunkt der Unternehmung. Nur von dem Bedarf aus können beide, das Ganze wie sein Teil, verstanden werden. Der Bedarf ist nach Größe und Art vor allem bestimmend für das Maß, in dem die Wirtschaftsfaktoren Arbeit, Kapital und Boden herangezogen werden müssen. Er ist bestimmend für die Menge, die Art und Güte der Waren, die zu seiner Deckung beschafft werden.

Den Leiter der Unternehmung nennen wir Unternehmer. Er ist der besondere Träger der leitenden Arbeit im Gegensatz zur ausführenden. Er tritt also rein und gesondert nur hervor, wo die Arbeitsteilung die leitende und ausführende Arbeit personenmäßig geschieden hat. Er stellt eine selbständige Person nur dar, wo er zugleich Arbeitgeber ist.

Diese Tätigkeit des Unternehmers stellen wir den drei Wirtschafts- oder Produktionsfaktoren, die wir bei jeder wirtschaftlichen Tätigkeit unterscheiden, als etwas Besonderes und Selbständiges gegenüber.

Solche Gegenüberstellung erscheint dem unbefangenen Laien ebenso selbstverständlich wie der Satz, daß das Ganze etwas anderes ist als seine einzelnen Teile. Aber sie muß in der Wissenschaft betont werden, da sie bis in die Gegenwart hinein verkannt worden ist.

[1]) Die folgenden Ausführungen sind ein Auszug aus dem Vortrag, den der Verfasser am 3. April 1919 vor der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft und dem Verein Berliner Kaufleute und Industrieller gehalten hat. Der ganze Vortrag erscheint in starker Erweiterung unter dem Titel: „Das Unternehmertum und der Sozialismus" in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft.

Das hängt damit zusammen, daß das, was in der Sache, nicht jedem sichtbar, liegt, sich erst im Laufe der Kulturentwicklung äußerlich entfaltet. Wie die persönliche Trennung von leitender und ausführender Arbeit sich erst langsam vollzogen hat, so auch die Trennung der Unternehmertätigkeit vom Wirtschaftsfaktor des Kapitals. Als die Maschine aufkam, lenkte die für ihre Anschaffung nötige Kapitalkraft praktisch und theoretisch die Aufmerksamkeit so sehr auf sich, daß der Unternehmer neben dem Kapitalisten völlig vergessen wurde. Wie bei dem Wirtschaftsfaktor Arbeit vollzog sich die Scheidung, die von jeher in der Sache gelegen hat, in der Person erst allmählich. Heute ist sie vollzogen. Der Unternehmer braucht nicht mehr Kapitalist zu sein und ist auch tatsächlich vom Bann des eigenen Kapitalbesitzes vielfach befreit.

Hinter dieser tatsächlichen Entwicklung ist die Lehre zurückgeblieben. Das erklärt sich daraus, daß Adam Smith sein für sie grundlegendes Werk schrieb, als jene Entwicklung erst bescheiden sich anbahnte. Die von ihm ausgehende englische Schule, deren Sprache noch heute einen eigenen Ausdruck nur für Arbeitgeber (employer) und nicht für Unternehmer kennt, hat es nicht gelernt, Kapitalisten und Unternehmer, Kapitalzins und Unternehmergewinn voneinander zu unterscheiden; und in ihrem Bann, fern dem praktischen Leben, ist sowohl ein großer Teil der bürgerlichen Literatur als auch die ganze sozialistische dem englischen Vorbild gefolgt. Noch immer wird in ausgedehntem Maße, wenn auch nicht mehr Identität, so doch eine enge und oft geheimnisvolle Verknüpfung von Kapitalisten und Unternehmern angenommen. Dadurch ist unsere Wissenschaft, in deren Mittelpunkt der wirtschaftende Mensch steht, objektiviert und materialisiert worden zu einer Lehre, in der das tote Kapital eine fast mystische Rolle spielt, und dadurch ist dem Schlagwort „Kapitalismus“ die Bahn frei gemacht worden zur Verbreitung. In die Lehrbücher der Volkswirtschaftslehre von Deutschland, England, Frankreich und Amerika hat es keinen Eingang gefunden. Es findet sich nicht bei Philippovich, Marshall, Gide und Seligmann; ihm ist kein Artikel im Handwörterbuch der Staatswissenschaften wie im Wörterbuch der Volkswirtschaftslehre gewidmet: es ist von Schmoller wie Wagner abgelehnt worden. Erst durch Sombart hat es in der wissenschaftlichen Literatur größere Aufnahme gefunden. Es ist mir immer zweifelhaft gewesen, ob damit der Klärung der Geister ein Dienst geleistet worden ist. Die wissenschaftliche Erörterung verlangt eindeutige Ausdrücke; „Kapitalismus“ bedeutet dagegen für jeden fast bei jeder Verwendung etwas anderes und hat bisher allen Versuchen einer festen wissenschaftlichen Prägung gespottet. Auch ohne solches schillerndes Schlagwort können wir unsere Zeit der großen Unternehmung erklären; und jetzt, wo es sein Ziel erreicht hat, werden auch die, die sich politisch seiner bedienten, bald das Bedürfnis empfinden, sich von ihm zu befreien; es wird das freilich nicht leicht, vielleicht überhaupt nicht mehr möglich sein; um so sorgsamer sollte die Wissenschaft es meiden.

So erklärt die Geschichte unserer Wissenschaft, warum es heute nicht überflüssig, sondern nötig ist, es zu betonen, daß der Unternehmer als etwas Besonderes und Selbständiges den Wirtschaftsfaktoren gegenübersteht. Er hat als Leiter gleichmäßig über alle drei Wirtschaftsfaktoren zu verfügen und unterscheidet sich so als Träger des Ganzen, als „Wirtschaftssubjekt“, von allen seinen dienenden Teilen. Er gehört weder zum Wirtschaftsfaktor der Arbeit, der nur ausführende Arbeit umfaßt, noch zum Wirtschaftsfaktor Kapital; er ist eben Leiter des Ganzen und hat als solcher, nicht als Kapitalist, die Verfügung über die nötigen sachlichen Produktionsmittel. Da diese Verfügungsgewalt zum Wesen der Unternehmertätigkeit gehört, kann sie nicht eine besondere Art der Unternehmung kennzeichnen. Wenn sie ihretwegen „kapitalistisch“ genannt wird, so ist jede Unternehmung als Unternehmung „kapitalistisch“ und der Zusatz also unnötig.

Allerdings hat in der Auswahl der Unternehmerpersönlichkeit eine Wandlung stattgefunden. Anfangs war sie dem Zufall überlassen. Denn solange der Produktivkredit noch nicht entwickelt war und die neueren Organisationsformen für die Unternehmung sich noch nicht eingebürgert hatten — das war im wesentlichen die Zeit, in der Karl Marx seine Lehre entwickelte —, war die bloße Tatsache des Kapitalbesitzes noch etwas so Besonderes, daß sie allein genügte, eine Anwartschaft auf eine Unternehmerstellung zu begründen. Je umfassender und schwieriger die Unternehmertätigkeit sich gestaltete, um so notwendiger wurde es, die Unternehmerauswahl vom Zufall zu befreien und zu rationalisieren. Das geschah durch die neuen Gesellschaftsformen der Unternehmung, ganz besonders die Aktiengesellschaften. Durch sie wurden die Schranken beseitigt, die der Eigenbesitz von Kapital persönlich der Unternehmerfähigkeit und sachlich dem Unternehmungskapital zog. Jede beliebige Persönlichkeit, ob sie Kapitalist war oder nicht, und fremdes Kapital fast in beliebiger Menge konnten jetzt herangezogen werden. Unternehmerfähigkeit, nicht Kapitalbesitz, wurde jetzt entscheidend. Nur für den, der beides vereinigte, blieb es beim alten; für den einseitigen Kapitalisten wurde es immer schwerer, den alten Vorteil des Kapitalbesitzes selbständig noch auszunutzen; er mußte sich immer allgemeiner mit bloßem Kapitalzins statt Unternehmergewinn begnügen.

So wurde hier durch die Ausgestaltung der Organisation der Unternehmung der Weg den Tüchtigen frei gemacht, und in der Tat ist ja gerade hier der Aufstieg von unten nach oben immer groß gewesen. Aber das bezog sich nur auf die Stellung, nicht auch auf die Ausbildung, es ermöglichte allenfalls dem, der Unternehmerfähigkeit besaß, das Emporsteigen, nicht auch dem, der das Zeug dazu besaß, den Erwerb der Unternehmerfähigkeit. Aber wie das Vorrecht des Kapitalisten auf die Unternehmertätigkeit beseitigt ist, so ist auch das Vorrecht des Kapitalisten auf den Erwerb der Unternehmerfähigkeit stark unterhöhlt worden. Das ist besonders durch die Begründung der Handelshoch-

schule geschehen. Freilich hat das Bildungsproblem wie im allgemeinen auch in der hier vorliegenden besonders schwierigen Abart noch nicht eine völlig befriedigende Lösung gefunden. Das liegt aber zum großen Teil in der Schwierigkeit der Auslese der wirklich Tüchtigen, zu der stets nur wenige befähigt sind. Es ist dringend zu wünschen, daß es gelingt, dieser Schwierigkeiten Herr zu werden und die Gefahr verschlechternder Experimente zu vermeiden. Das wäre gerade hier von großem Gewinn für die Gesamtheit.

Die Befreiung der Unternehmerauslese vom Zufall und Loslösung des Unternehmers vom Kapitalisten hat die Stellung des Unternehmers äußerlich und innerlich gehoben. Sie hat sie, zwar nicht in der einzelnen Person, aber wohl im ganzen, auch dadurch insbesondere verstärkt, daß sie es ermöglicht, auch auf die Unternehmertätigkeit den fruchtbaren Grundsatz der Arbeitsteilung anzuwenden. Diese gehobene Machtstellung gibt nach wie vor — das liegt eben im Wesen der Leitung — die Befugnis, über die Arbeit anderer Menschen wie über die sachlichen Produktionsmittel in bestimmten Formen zu verfügen; sie beruht aber nicht nur auf Kapitalbesitz, sondern auf Organisation.

Die Aktiengesellschaft wahrt aber neben der äußeren Macht auch die innere Freiheit des Unternehmers. Die Abhängigkeit ihrer Leiter von anderen Organen ist regelmäßig so gering, daß sie nicht empfunden wird. Die Aktiengesellschaft steht eben als selbständige Organisation für sich da und ist nicht ein untergeordnetes Glied in einem größeren Organismus. Sie wird von interessierten Innenseitern, nicht von Außenseitern, die von ganz fremden Interessen beherrscht sein können, kontrolliert, und daher wird diese Kontrolle regelmäßig nicht als äußerer Zwang empfunden. Sie läßt, wie das Leben immer wieder beweist, die Bewegungsfreiheit bestehen, welche die unerläßliche Voraussetzung für die Entfaltung starker Persönlichkeiten bildet. Eine Beengung durch einen Vorgesetzten ist nicht gegeben. Darin wurzelt der tiefgreifende Unterschied zwischen einem privaten und einem staatlichen Betrieb, zwischen dem höchsten „Angestellten“ einer Aktiengesellschaft und einem Beamten des Staates. Gerade auf dem Boden der Aktiengesellschaft haben sich die stärksten Unternehmerpersönlichkeiten entwickelt.

Die Loslösung des Unternehmers vom Kapitalisten hat zugleich die Stellung des Kapitalisten herabgedrückt. Er ist zum bloßen Leihkapitalisten geworden, der vor allem das Interesse hat, die Sicherheit seiner Kapitalanlage überwachen zu können. Auf Grund der alten Lehre, die es versäumte, begrifflich Unternehmerkapitalisten gebührend zu trennen, ist daher nicht nur das Bild des Unternehmers, sondern auch das des Kapitalisten gründlich verzeichnet worden. Wie im Unternehmer zur Rettung überlebter Theorien stets der Kapitalist gesucht wurde, so im Leihkapitalisten — der Aktionär ist heute wirtschaftlich nichts anderes als ein solcher — der Unternehmer. Dadurch ist unendlich viel Wirrwarr hervorgerufen worden. Es wird Zeit, aus ihm herauszukommen. Aber das Gesetz der Trägheit ist auch im geistigen Leben mächtig. Solange Kapitalist und Unternehmer, wie es noch der Fall war, als Karl Marx seine Lehre entwickelte, regelmäßig vereinigt waren, hatte es einen Sinn, von „kapitalistischer“ Unternehmung zu sprechen. Nachdem es zum Normalfall geworden ist, daß der Unternehmer mit fremdem Kapital arbeitet und der Kapitalist mit Ausleihen sich begnügt, hat diese Bezeichnung ihre Berechtigung verloren. Heute ist für die Unternehmung nicht mehr die „Kapitalwirtschaft“, sondern die „Kreditwirtschaft“ kennzeichnend.

Die dem Unternehmer obliegende Aufgabe, die das Besondere und Selbständige bildet, besteht — wie die obige Definition schon andeutet — darin, daß er durch das geistige Band eines dem Bereiche der Wirtschaft entnommenen Zweckes die drei Wirtschaftsfaktoren zu einem Organismus zusammenfaßt. Durch diese Zwecksetzung wird also in die bisherige Ordnung der Bedürfnisbefriedigung eingegriffen. Es kann das durch die bessere Befriedigung eines Bedürfnisses ohne Änderung der Rangordnung der bisherigen Bedürfnisbefriedigung geschehen; es kann aber auch eine solche Änderung, die einen Bedarf, der bisher zurücktrat, mehr in den Vordergrund rückt, herbeigeführt werden. Von der Art der Zielsetzung und Bedarfserfassung hängt der Kulturwert der Unternehmung ab.

Da die Auswahl des Unternehmungszweckes sich auf den Bedarf bezieht, muß der Unternehmer vor allem Marktkenntnis haben. Wahres Sachverständnis pflegt aber zu einem unbewußten Gefühl zu werden. So muß auch die Marktkenntnis beim Unternehmer sich möglichst zu jenem eigenen Gefühl für zukünftige Entwicklungen herausbilden, das nicht einen bloßen flüchtigen Einfall darstellt, sondern zur Gewißheit einer Überzeugung wird, auf der Pläne sich ausbauen lassen. Beschränkt sich dieser Sinn für die Zukunft auf die Preisbildung, dann haben wir jene Gruppe spekulativer Unternehmer, die zwar auch in einer hochentwickelten Volkswirtschaft nicht ganz zu entbehren sind, aber in ihr doch nur eine untergeordnete Rolle spielen sollten. Sie stehen in den Vereinigten Staaten im Vordergrund und finden in den wechselnden und kurzlebigen Erscheinungen der „Börsenkönige“ ihre höchste Vollendung. Ihnen steht gegenüber die Gruppe der schöpferischen Unternehmer. Sie gehen natürlich auch, wie alles Wirtschaften, vom Bedarf, vom Markte aus, begnügen sich aber nicht damit, die Marktentwicklung zu verfolgen und ihren Zwecken nutzbar zu machen, sondern sind bestrebt, die Güter für den Markt selbst zu beschaffen. Sie machen entweder an Orten geringeren Bedarfs größere oder kleinere Vorräte ausfindig und bringen sie nach den Orten höheren Bedarfs oder sie stellen die für den Bedarf nötigen Güter selbst her. Jene kaufmännischen Unternehmer überschauen ein weiteres Feld, diese Industriellen dringen mehr in die Tiefe. Beide erblicken das Zukünftige nicht als spekulative Möglichkeit, sondern als organische Notwendigkeit. Jene Kaufleute sind die Hauptführer des Wirtschaftslebens nach außen hin, die Träger der weltwirtschaftlichen Beziehungen, unentbehrlich zumal in einer Zeit wie der heutigen, wo mit ausländischem Kredite in weitgehendem Maße gearbeitet werden muß.

Diese Industriellen sind die Hauptführer des Wirtschaftslebens im Innern, die schöpferischen Antriebe der gewerblichen Arbeit. Sie besitzen einen „Sinn für das Organische des Schaffens in der Technik und im Wirtschaftsleben, der zum Voraussehen befähigt". Und solcher Seherblick — sagt Riedler von Emil Rathenau — ist „die Krönung gewaltiger, vertiefter Vorarbeit, ist errungene Einsicht, auf das Einfachste gebracht, aber zusammenfassend auf das Ganze gerichtet". Und Walter Rathenau hat in seiner Grabrede auf seinen Vater wahr und schön von derselben Kraft gesagt: „Nicht Zauberkraft ist es, nicht dunkle Mystik: Es ist das Wesen des Menschen, in dem die Welt als Mikrokosmus zum zweitenmal lebt und von neuem sich schafft; es ist das Wesen des Menschen, in dem sich die Erscheinung abbildet, wie in einem lebendigen Spiegel, vereinfacht, aber von gleichen Gesetzen bewegt." Solche wirtschaftliche Schöpferkraft, die nicht nur Schätze des Bodens zur zweckmäßigen Verwertung bringt, sondern eine Qualitätsindustrie und Absatzorganisation von vorbildlicher Eigenart aufbaut, ist uns heute nötiger als je. Sie hat den 25 Millionen Deutschen, die uns seit 1871 innerhalb derselben Grenzen zugewachsen waren, Arbeit verschafft, die zwar nicht alle Not und Unzufriedenheit beseitigte, aber doch eine Hebung der Lebenshaltung in fast allen Schichten unserer Arbeiterschaft herbeiführte, wie sie, soweit ich sehen kann, in keinem Lande in gleicher Zeit erreicht worden ist. Aus diesem Präzedenzfall schöpfe ich in der heutigen furchtbaren Not die Hoffnung, daß es uns auch, wenn wir nicht freiwillig auf ihre Mitwirkung verzichten, an Männern nicht fehlen wird, die uns für das, was unsere Feinde uns skrupellos abgesehen, geraubt und zerstört haben, einen Ersatz schaffen, der es uns ermöglicht, mit dem schrecklichen Gespenst der Arbeitslosigkeit fertig zu werden, ohne die Kräfte unseres Volkes durch eine Riesenauswanderung traurigster Art noch immer weiter aufzuzehren.

Auswanderungsfreiheit?

Von Geh. Ob.-Reg.-Rat Dr. Jung-Berlin.

In seiner sehr lesenswerten, 1916 erschienenen Schrift „Auswanderungssteuer" hat der bekannte Vorkämpfer des Erbrechts des Reichs Justizrat Bamberger die Frage angeschnitten, welche Wirkung der Krieg mit seinen Folgen auf die Auswanderung ausüben werde. Er glaubt mit einem sehr starken Anschwellen der Auswanderungslust rechnen zu sollen, hält einen Rückgang der Bevölkerung für höchst unerwünscht und schlägt deshalb vor, die Auswanderung von einer Erlaubnis abhängig zu machen, die nicht vor Ablauf einer Überlegungsfrist von sechs Monaten und nur gegen Entrichtung einer Auswanderungssteuer erteilt werden dürfe. Neuerdings hat Dr. Schulte im Hofe am Schlusse seines vor kurzem erschienenen Buches „Auswanderung und Auswanderungspolitik" sich mit der gleichen Frage beschäftigt, und kommt auf Grund seiner Erfahrung als Leiter der Zentralauskunftsstelle für Auswanderer zu einer ähnlichen Forderung. Er schlägt als Gegenwirkung gegen übermäßige Abwanderung und eine uns unwillkommene Richtung der Auswanderung vor, eine zwangsmäßige Auskunftseinholung über die Lebens- und Wirtschaftsverhältnisse des Ziellandes vorzuschreiben, dergestalt, daß die Auswanderung ohne eine solche nicht gestattet wird.

Die beiden genannten Druckschriften beruhen auf den Anschauungen, die vor der politischen Umwälzung in Deutschland und vor dem für uns ungünstigen Waffenstillstand allgemein herrschten. Die bis dahin der weit überwiegenden Mehrheit des deutschen Volkes innewohnende Überzeugung von einem glücklichen Ausgang des Weltkrieges für uns und von einem außerordentlichen Aufschwung unseres Wirtschaftslebens mit seinem erhöhten Bedarf an Arbeitskräften ist ihren Ausführungen zugrunde gelegt. Nachdem das Waffenglück gegen uns entschieden hat und es als ein unabwendbares Schicksal zu betrachten ist, daß wir politisch und wirtschaftlich sehr ernsten Zeiten entgegengehen, liegt es im allgemeinen Interesse, rechtzeitig die Frage der künftigen Gestaltung der Auswanderung und ihrer Regelung in einem uns möglichst günstigen Sinne zur öffentlichen Erörterung zu stellen. Werden wir unter obwaltenden Umständen mit einer zunehmenden Auswanderung zu rechnen haben, inwieweit ist sie unsern Interessen abträglich und was kann zur Vermeidung eines uns unwillkommenen Bevölkerungsverlustes geschehen? Diese Fragen sind für die drei Gruppen der Auswanderer verschieden zu stellen und zu beantworten.

Die erste Gruppe sind die wohlhabenden Kreise; Leute, die in Deutschland ein Vermögen sich erarbeitet oder ererbt und nun den Wunsch haben, in einem besseren Klima, mit größeren Freiheiten und geringeren Lasten ihr Leben zu genießen. Diese Gruppe der Auswanderungslustigen wird bei der drohenden Steuerbelastung zweifellos stark anschwellen, nur daß das Ziel ihrer Sehnsucht jetzt wegen der nationalen Anfeindung der Deutschen im Ausland mehr die neutralen Staaten Schweiz, Norwegen und Schweden sein werden. Gegen sie richtet sich das leider viel zu spät ergangene Gesetz gegen die Steuerflucht vom 26. Juli 1918. Da dieses Gesetz sich sehr bald als unzulänglich erwies, folgte ihm die Verordnung des Rates der Volksbeauftragten vom 21. November 1918 über Maßnahmen gegen die Kapitalabwanderung in das Ausland. Aber auch diese Verordnung ließ findigen Geschäftsleuten eine Fülle von Schlupfwinkeln offen. Unberührt blieb die Versendung von Wertpapieren ohne Vermittlung von Banken und die Kapitalabwanderung durch Abschluß von Versicherungen. Diese Lücken sind durch zwei Nachtragsverordnungen der Reichsregierung vom 15. Januar 1919 ausgefüllt. Es steht zu hoffen, daß die künftige Steuergesetzgebung des Reichs die Kapitalabwanderung in das Ausland noch stärker und besser erfaßt und dadurch die volkswirtschaftlich nachteilige Flucht der Kapitalisten ins Ausland hemmt. Andere als steuerliche Maßnahmen sind indes gegen diese Gruppe von Auswanderungslustigen nicht am Platze. Die Einführung einer

sechsmonatigen Überlegungsfrist sowie einer Auskunfteinholungspflicht hat weder Zweck noch Erfolg.

Die zweite Gruppe von Auswanderungslustigen sind Kaufleute, Ingenieure, Techniker, Chemiker und andere Angehörige des in der Berufsgruppe Handel, Industrie und Verkehr tätigen Mittelstandes. Wenn diese Deutschen nach geschlossenem Frieden wieder in die Fremde ziehen wollen, werden sie gegen eine Sturmflut des Hasses und der Verleumdung ankämpfen müssen, die ihnen und ihren Angehörigen das Leben im Ausland und die Arbeit auf das äußerste erschwert. Auch finden sie inzwischen alle Plätze besetzt, die sich die Auslandsdeutschen vor dem Kriege durch hervorragenden Fleiß, durch Gründlichkeit, Zuverlässigkeit und Bescheidenheit im Geschäftsleben erworben hatten. Es gehört also viel Wagemut und Selbstverleugnung dazu, wieder als Pionier deutschen Handels und deutscher Industrie hinauszuziehen. Dennoch wird die bittere Not der Stellenlosigkeit bei daniederliegender Industrie im Mutterland, verbunden mit der Hoffnung, die im Ausland erworbenen Kenntnisse im Daseinskampf in der Fremde besser verwerten zu können, manche veranlassen, allen Hemmnissen zum Trotz wieder hinauszuziehen. So viele wie früher werden es ohnehin nicht sein. Sollen wir ihnen noch unsererseits Schwierigkeiten in den Weg legen durch gesetzliche Maßnahmen, wie sie von Bamberger, Schulte u. a. vorgeschlagen werden? Können wir ihnen aus völkischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine sechsmonatige Überlegungsfrist und eine Auswanderungssteuer aufzwingen? Müssen wir ihnen die Pflicht der Auskunfteinholung auferlegen? Sie werden schon im eigenen Interesse sich aller Auskunftsmöglichkeiten bedienen und wohlgemeinten Rat zunutze machen. Wir brauchen sie dringend, um uns von einem Anteil am Welthandel nicht ganz ausschalten zu lassen, um neue Fäden anzubahnen, die uns den wirtschaftlichen Wiederaufstieg ermöglichen, sollten also alles vermeiden, was ihrer Auswanderungsabsicht Schwierigkeiten in den Weg legt. Es ist Pflicht des Reichs, ihre Auswanderungsfreiheit, soweit wir ihre Kräfte im Inland nicht etwa nötiger und nützlicher verwerten können, nicht zu beschränken, vielmehr sie in ihrem Vorhaben auf jede nur mögliche Weise zu fördern und dafür zu sorgen, daß sie als wertvolle Bestandteile unseres Deutschtums nicht infolge mangelnden Interesses an ihrem Ergehen in der Fremde völkisch und wirtschaftlich im fremden Volkstum aufgehen.

Die dritte zahlenmäßig größte, wirtschaftlich und bevölkerungspolitisch wichtigste Gruppe der Auswanderungslustigen waren bisher die Handarbeiter in der Land- und Forstwirtschaft, in Industrie und Gewerbe sowie in Handel und Verkehr. In allen Zeiten wirtschaftlichen Niedergangs haben infolge Überangebots an Arbeitskräften diese Berufsgruppen die größte Masse der Abwandernden ins Ausland gestellt. Jeder unglücklich ausgehende Krieg hat als Folgeerscheinung ein gewaltiges Anschwellen der Auswanderungsbewegung der lohnarbeitenden Klassen zur Folge gehabt. Mit diesen geschichtlich feststehenden Tatsachen müssen auch wir rechnen. Allerdings wird die bevorstehende Auswanderungsbewegung im Gegensatz zu früheren Kriegen am wenigsten die ländlichen Arbeiter erfassen. Für sie bietet sich in der Heimat infolge Verringerung der Landarbeiterzahl und des Fortfalls der slawischen Zeitarbeiter bei gleichzeitiger Steigerung der Bodenausnutzung eine Fülle von Arbeitsgelegenheit bei hohen Löhnen und zugleich durch die in Angriff genommene Innensiedelung die Möglichkeit sozialen Aufstiegs. Ihnen kann das Ausland nichts Besseres bieten. Etwaigen Auswanderungsabsichten der ländlichen Arbeiter wird am wirksamsten und einfachsten durch Arbeitsvermittlung und Ansiedlung im Inlande begegnet.

Anders aber liegt es für die Lohnarbeiter aus den Berufsgruppen Industrie und Gewerbe sowie Handel und Verkehr, das sind im allgemeinen die städtischen Arbeiter. Wir stehen jetzt vor einem wirtschaftlichen Niedergang, wie er in der Weltgeschichte ohnegleichen ist. Sowohl infolge von Maßnahmen des Feindes in bezug auf die Rohstoffbeschränkung und die Kapitalbeanspruchung für die Kriegsentschädigungsdeckung wie leider auch infolge zahlreicher innerpolitischer Ereignisse wird mit Sicherheit unser früher so blühendes Erwerbsleben demnächst zum Erliegen kommen. Dieser Zusammenbruch zieht unfehlbar die Arbeitslosigkeit gewaltiger städtischer Arbeitermassen nach sich und zwingt sie, da die wirtschaftliche Krise infolge ihrer Entstehungsursachen von längerer Dauer sein wird, zur Auswanderung in die feindlichen und neutralen Länder, wo im Gegensatz zu uns infolge der Kriegsereignisse eine erhebliche Nachfrage nach industriellen und gewerblichen Arbeitskräften vorliegen wird. Natürlich besteht für uns die unbedingte Staatsnotwendigkeit, alle nur möglichen Mittel anzuwenden, um die städtischen Arbeitslosen in anderen Berufszweigen unterzubringen. Wir haben das allerdringendste Interesse daran, die Lücken, die der Krieg in unsere Volkskraft gerissen — man denke an die 1,6 Millionen Tote, an den Geburtenausfall von 2,5 Millionen, an die Hunderttausende von Krüppeln und Siechen als Opfer des Krieges und der Hungerblockade —, wiederaufzufüllen, müssen daher aus bevölkerungspolitischen Gründen dem durch Auswanderung drohenden weiteren Verlust an Volkskraft entgegentreten. Dazu böte sich auch teilweise die Möglichkeit durch Einstellung von städtischen Arbeitern in die Landwirtschaft und in landwirtschaftliche Nebengewerbe, wo ein Teil der in anderen Berufszweigen überschüssigen Arbeitskräfte willkommen ist und dringend gebraucht werden kann, um die Kriegsverluste an ländlicher Arbeitskraft sowie den Ausfall an slawischen Wanderarbeitern zu decken, wo auch die Bodenerträge zur Deckung des Nahrungsbedarfs unseres Volkes der Hebung durch Einstellung vermehrter Arbeitskräfte bedürfen. Wir dürfen uns aber nicht der trügerischen Hoffnung hingeben, daß es möglich wäre, das Überangebot industrieller und gewerblicher Arbeitskräfte durch die Nachfrage nach Landarbeitern auszugleichen. Nach der letzten Berufszählung 1907 betrug die

Gesamtzahl der Lohnarbeiter in der Berufsgruppe Industrie und Gewerbe 8593125, in Handel und Verkehr 1959525, zusammen also die Zahl der städtischen Arbeiter 10552650 gegen 7283457 in der Landwirtschaft. Die Zahlen der städtischen Arbeiter haben sich seitdem gewaltig vermehrt. Man wird nicht fehlgehen, die Gesamtzahl nach Maßgabe der bisherigen Steigerung für 1918 auf rund 12 Millionen anzunehmen; die der landwirtschaftlichen Arbeiter ist dagegen noch mehr gesunken. Es ist naturgemäß schwer, annähernd richtig zu schätzen, wieviel Personen in der Zeitspanne wirtschaftlichen Niedergangs, die auf etwa 10 Jahre anzunehmen ist, unter den durch den Krieg veränderten Verhältnissen noch in Industrie, Gewerbe, Handel und Verkehr Lohn und Brot finden können, wieviel dagegen erwerbslos werden. Nehmen wir die in dieser Zeit überflüssigen Arbeitskräfte sehr gering auf den fünften Teil obiger 12 Millionen, also auf 2,4 Millionen an und versuchen wir, ein Bild zu gewinnen, wieviel davon als Arbeiter in der Landwirtschaft Aufnahme finden können. Ziffermäßig ist nur der Ausfall der slawischen Arbeiter mit rund $^1/_2$ Million bekannt. Noch unbekannt ist die Anzahl der auf die ländliche Arbeiterschaft und den ländlichen Kleinbesitz entfallenden blutigen Kriegsverluste. Doch kann diese Zahl bei der Berechnung ausscheiden, da anzunehmen ist, daß sie in der Festhaltung des ländlichen Nachwuchses auf dem Lande bald ihre Deckung finden wird. Die weitere Vermehrung der ländlichen Arbeiterschaft und des ländlichen Kleinbesitzes durch Innensiedlung, die trotz der unbedingt erforderlichen umfassenden Inangriffnahme aus siedlungs- und bautechnischen Gründen nur allmählich einsetzen und langsam fortschreiten kann, wird für die nächsten zehn Jahre des wirtschaftlichen Niedergangs auf günstigsten Falles eine weitere halbe Million Lohnarbeiter und Kleinbesitzer zu veranschlagen sein. Die rechnerische Aufnahmefähigkeit der Landwirtschaft an Arbeitern kann daher insgesamt auf etwa 1 Million angenommen werden, gegenüber einem Überschuß von etwa 2,4 Millionen erwerbsloser industrieller und gewerblicher Arbeiter.

Wenn A. Damaschke in der Deutschen Warte vom 8. Januar 1919 aus warmer Begeisterung für die Heimstättengründung meint, das Deutsche Reich sei groß genug, allen seinen Kindern Brot und Heimstätten und Arbeit zu geben, so überschätzt er leider mangels eingehender Prüfung der gegenwärtigen und in absehbarer Zeit zu schaffenden Unterbringungsmöglichkeiten die Aufnahmefähigkeit der Landwirtschaft ebenso wie Dr. Reidick, der nach einer Notiz in den Münchener Nachrichten am 31. Dezember 1918 angegeben haben soll, Deutschland besitze so viel schon nutzbaren Ackerboden, daß auf diesen 6 Millionen Familien mit 32 Millionen Köpfen statt der bisher 2 bis 3 Millionen Familien mit 17 Millionen Menschen leben könnten. Das sind gewiß schöne Zukunftshoffnungen, die aber der nüchternen Prüfung auf ihre Erfüllbarkeit in den nächsten 10 Jahren des Überangebots industrieller und gewerblicher Arbeitskräfte leider nicht standhalten können.

Dabei ist zu beachten, daß die rechnerische Aufnahmefähigkeit der Landwirtschaft an städtischen Arbeitskräften keinesfalls dem tatsächlichen Zudrang industrieller und gewerblicher Arbeiter zur landwirtschaftlichen Arbeit entsprechen wird. Es wäre zwar bevölkerungspolitisch und volkswirtschaftlich zu begrüßen, wenn jeder in der Land- und Forstwirtschaft freie Arbeitsplatz durch eine in Industrie oder Gewerbe unbeschäftigte Arbeitskraft besetzt werden könnte. Indes würde es ein verhängnisvoller Fehler sein, anzunehmen, daß auch nur ein wesentlicher Bruchteil stellenloser Industrie- usw. Arbeiter sich der Landwirtschaft zuwenden wird. Nur diejenigen auf dem Lande geborenen Arbeitskräfte, die erst in den letzten Jahren, verlockt durch die hohen Kriegslöhne, zur industriellen oder gewerblichen Beschäftigung abgewandert sind, werden zur Zurückwanderung aufs Land angesichts der geänderten Verhältnisse zu bewegen sein, sowie die wenigen, die sonst noch dort enge verwandtschaftliche Beziehungen haben. Auch die besseren Ernährungsverhältnisse auf dem Lande werden schwerlich auf die städtischen Arbeitermassen genügende Anziehungskraft ausüben. Wenn der in die Stadt abgewanderte ländliche Nachwuchs einige Jahre in städtischen Verhältnissen gelebt und gearbeitet hat, ist er erfahrungsgemäß für die Landarbeit verloren. Die Landwirtschaft wird sich begnügen müssen, aus der besseren Festhaltung ihres eigenen Nachwuchses durch die sich im Wege der Innensiedlung bietenden Möglichkeiten sowie durch Einstellung und Ansiedlung der nach Deutschland drängenden deutschstämmigen Kolonisten aus dem Ausland, namentlich aus Rußland, ihren Bedarf an Menschenmaterial für Arbeiter- und Kleinsiedlerstellen zu decken: auf einen umfangreichen Zuzug von Arbeitskräften aus anderen Berufszweigen des Inlandes wird sie aber troß aller Lockungen leider verzichten müssen. Das haben mit vollster Deutlichkeit die jetzigen Erfahrungen der Erwerbslosenfürsorgestellen wieder gezeigt. Durch kein Zureden und keinen Druck lassen sich größere Massen städtischer Arbeitsloser bewegen, aufs Land zu ziehen und die jetzt so dringend nötige Hilfe in der Landwirtschaft, die der Kriegsgefangenen entblößt ist, zu leisten. Da auch die anderen Berufsgruppen (häusliche Dienste, Lohnarbeiter wechselnder Art, freie Berufe) als Abnehmer von anderweit überschüssigen Arbeitskräften kaum in Frage kommen, verbleiben von den 2,4 Millionen überschüssiger städtischer Arbeitskräfte nach Abzug aller auf dem Lande unterzubringenden Arbeiter schätzungsweise mindestens rund 2 Millionen, die sich im Ausland Lohn und Brot werden verschaffen müssen.

Ob die volksbeglückenden Theorien der Sozialdemokratie eine derartige Anziehungskraft auf die überflüssigen Arbeitermassen ausüben werden, daß sie deshalb die Heimat nicht würden verlassen wollen? Wohl wird Deutschland — wie bisher schon auf sozialpolitischem Gebiet — so fortan auch in bezug auf die freiheitliche Stellung der Arbeiter in Politik und Verwaltung an der Spitze aller Staaten stehen. Wohl werden die deutschen Arbeiter in keinem der

Zuwanderungsländer ihre Ideale, wie den Achtstundentag, den Fortfall der Akkordarbeit, die jetzt erzwungenen Riesenlöhne, das weitgehende Mitbestimmungsrecht im Betriebe, die Vergesellschaftung als Betriebsform usw. ebenso verwirklicht finden wie daheim. Aber Lebensmittel-, Kleider- und Wohnungsmangel und alles daraus folgende Elend für Frau und Kinder ist auf die Dauer mächtiger als alle Freiheitsträume der Arbeiter, deren Zusammenbruch sie selber werden miterleben müssen. So bietet für die Masse der Arbeitslosen die Auswanderung den einzigen Ausweg.

Mit dem erwerbslosen Familienoberhaupt wandern aber auch die Angehörigen ab, oder sie ziehen ihm nach. Nach dem Erfahrungssatz von drei Familienangehörigen auf den Kopf des auswandernden Arbeiters ergäbe sich bei einem geschätzten Überschuß an Arbeitskräften von etwa zwei Millionen für den auf zehn Jahre angenommenen Zeitraum des wirtschaftlichen Niedergangs ein Abwanderungsverlust von rund sechs Millionen Menschen. Selbst wenn man geneigt wäre, diese Schätzung noch als zu hoch anzunehmen, bliebe die Tatsache immerhin bestehen, daß man mit außerordentlich hohen Auswandererziffern zu rechnen hat. Naturgemäß wird diese Menschenmenge nicht auf einmal abströmen, sondern sich auf eine Reihe von Jahren verteilen. Doch wird die bisher höchste Auswandererzahl des Jahres 1882 mit 221000 fortan jährlich um ein Vielfaches übertroffen werden.

Es erhebt sich die Frage, ob ein so gewaltiger Auswandererstrom schon in dem Mangel an Schiffsraum seine Hemmung finden würde. Gewiß ist der deutsche Schiffsraum durch den Krieg sehr beträchtlich vermindert. Andererseits ist die frühere Beanspruchung durch die Warenausfuhr leider ganz zum Erliegen gekommen. Die Schiffe, die uns Rohstoffe aus dem Ausland bringen, werden, wenn sie nicht leer ausfahren wollen, gern die Beförderung von Auswanderern sich zur Aufgabe machen, zumal dieser Zweig des Reedereigeschäfts wegen seiner Einträglichkeit schon vordem die Grundlage für das Aufblühen unserer Handelsschiffahrt gebildet hat. Ferner ist zu beachten, daß der Weltschiffsraum sich trotz des Tauchbootkrieges infolge der außerordentlichen Neubautätigkeit, namentlich in den Vereinigten Staaten von Amerika, noch vermehrt hat. Man wird in der Annahme nicht fehlgehen, daß, da die bisherigen riesigen Frachtraten sehr zurückgehen werden, bald ein lebhafter Wettbewerb auch der ausländischen Schiffahrtsgesellschaften um das einträgliche Beförderungsgeschäft von Auswanderern einsetzen wird. Auch wird eine Auswanderung auf dem Landwege in benachbarte europäische Länder zu erwarten sein, wo bei dem Aufschwung der Industrie nach dem Kriege infolge Verdrängung Deutschlands vom Weltmarkt der zu erwartende Ausfall der bisherigen polnischen, tschechischen und italienischen Arbeiterauswanderung den Blick auf die zur Verfügung stehende deutschen Arbeitermassen lenken wird.

Der Massenauswanderung wird auch der Umstand keine nachhaltigen Hemmnisse bereiten, daß die ausländische Einwanderungsgesetzgebung zweifellos mit Rücksicht auf die Durchsetzung unserer Arbeitermassen mit bolschewistischen Ideen verschärft werden wird. Gewiß wird unser lebendiges Ausfuhrmaterial nicht mehr fremden Regierungen und fremden Unternehmern in dem Maße willkommen sein wie früher, wo deutsche Arbeiter zweifellos billige, genügsame, fleißige und gelehrige Arbeiter waren. Unter dem Einfluß des Achtstundentages ist die Arbeitsfreudigkeit des deutschen Arbeiters im Vergleich zum ausländischen gesunken, die Abschaffung des Akkordlohnes hat Menge und Güte seiner Arbeitsleistung nachteilig beeinflußt und die Überspannung der Lohnforderungen und das Mitregierenwollen im Betriebe ihn unbequem und unbeliebt für den ausländischen Unternehmer gemacht. Aber diese werden als Geschäftsleute und Menschenkenner auch wissen, daß die äußerste Not, die die deutschen Auswanderer als Folge ihrer Bestrebungen nach einer die berechtigte Grenze übersteigenden Verbesserung ihres Loses durchgemacht haben, wieder zur Bescheidenheit und Arbeitsamkeit in fremder Umgebung führt. Sie werden wissen, daß dieselben Arbeiter, die hier zulande ohne Rücksicht auf den sich daraus ergebenden politischen und wirtschaftlichen Zusammenbruch ihres Vaterlands nicht scharf genug ihre eigensüchtigen Lohnforderungen zu erheben wußten, die mit einer Erwerbslosenfürsorge von 8 Mark täglich nicht zufrieden waren, während es auf dem Lande für die zu ihrer eigenen Ernährung nötigsten Arbeiten an Arbeitskräften mangelte, die die Sozialisierung und damit die Ruinierung der Betriebe fordern, aus deren Erträgnissen sie und ihre Angehörigen leben sollten, daß diese Arbeiter, losgelöst von der Heimat, nach dem Zusammenbruch ihrer Hoffnungen wieder brauchbare Elemente sein werden. Auch werden die fremden Regierungen sich der Einsicht nicht verschließen, daß nur hier in Deutschland eine Quelle sprudelt, aus der das für das Aufblühen ihrer Wirtschaft ihnen fehlende Menschenmaterial, namentlich die geschulten Industrie- und gewerblichen Arbeiter, geschöpft werden kann, da sie die Einwanderung der gelben Rasse unbedingt hemmen müssen. Aus feindlichen Zeitungsnachrichten, die durch das neutrale Ausland zu uns dringen, wissen wir, in welch große Verlegenheit das Ausbleiben der europäischen Auswanderung während der Kriegszeit und die massenhafte Heimkehr der ausgewanderten Italiener, Polen, Tschechen und Slowaken die Überseeländer gebracht hat (aus Hamburg allein wurden durchschnittlich jährlich über 150000 Auswanderer aus Deutschland, Rußland und Österreich-Ungarn nach den Vereinigten Staaten ausgeführt, das bedeutet allein aus einem Ausfuhrhafen für ein Zuwanderungsland in den vier Kriegsjahren einen Ausfall von weit über eine halbe Million Menschen). Wir wissen weiter, wie ernst die führenden Männer der Arbeiterbewegung und der Auswanderungspolitik der Auslandsstaaten die Befürchtung einschätzen, daß durch die unfreundliche Behandlung unserer Landsleute in den Überseestaaten die deutschnationale Rückwanderung gefördert und die Auswanderung gehemmt werde. Wir kennen end-

lich die Bemühungen dieser Regierungen, durch Versprechungen und Reisevergünstigungen aller Art sich neue Auswandererquellen in Europa zu erschließen. Unter diesen Umständen ist eine nennenswerte Einwanderungshemmung durch gesetzliche oder Verwaltungvorsschriften außer in einer kurz bemessenen Übergangszeit nicht zu erwarten.

Wenn sich also leider die unumstößliche Gewißheit ergibt, daß wir infolge des unglücklichen Ausgangs des Krieges bei unserer wirtschaftlichen und innerpolitischen Lage in den nächsten Jahren die Arbeitskräfte von Millionen unserer Volksgenossen im Inland nicht werden verwerten können, während sie im Ausland gebraucht werden, dürfen wir dann den Abfluß derjenigen Mengen von Arbeitskräften, die nach Deckung des heimischen Bedarfs in der Landwirtschaft und allen sonstigen Gebieten des Wirtschaftslebens übrigbleiben, hemmen? Würden sie nicht mit Recht von einer Regierung, die ihnen eine arbeitslose Überlegungsfrist von 6 Monaten vor Zulassung der Abwanderung aufzwingt, so lange Brot und sonstigen Lebensunterhalt verlangen? Müßten sie nicht in einer zwangsweisen Auskunftseinholung eine mit der persönlichen Freiheit unvereinbare Fessel erblicken? Liegt es nicht in unserm eigenen Interesse, eine Belastung dieser Gruppe unserer abwandernden Volksgenossen mit einer Auswanderungssteuer zu vermeiden, damit ihnen nicht die bescheidenen Reste ihrer Habe noch geschmälert werden, mit denen sie ihre Existenz im Ausland wieder aufbauen können? Es bleibt nichts übrig, als diesen schmerzlichen Verlust an deutschem Blut zu den übrigen Kriegsverlusten zu buchen.

Mit vermehrtem Eifer aber müssen wir danach streben, daß die wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Auswanderer im Einwanderungslande bei der Abschließung des Arbeitsvertrages gewahrt werden, auf dessen Gestaltung wir uns einen Einfluß bei der Zulassung zur Auswanderung vorbehalten müssen. Gleichzeitig muß dafür gesorgt werden, daß der deutsche Auswanderer in der Fremde nicht dem deutschen Volkstum verloren geht. Dazu müssen wir dem Auswanderungsstrom schon beim Verlassen des Mutterlandes Richtung und Ziel durch sachgemäße Raterteilung und Beeinflussung geben. Wir müssen weiter aber auch fortan nach dem Vorgang Englands, Belgiens und der Schweiz in den hauptsächlichsten Ausschiffungshäfen besondere Angestellte haben, die unter Aufsicht unserer Konsuln dort die tätige Beratung und Unterstützung unserer Landsleute vornehmen, damit sie das bestmögliche Fortkommen im fremden Lande finden. Endlich können und sollen wir den Abwanderungsverlust dadurch etwas ausgleichen, das wir tatkräftiger als früher für die Beibehaltung der deutschen Staatsangehörigkeit sowie für die Erhaltung deutscher Sprache und Art auch bei denjenigen Stammesgenossen sorgen, die aus wirtschaftlichen und politischen Gründen fremde Staatsangehörigkeit annehmen müssen. Unsere durch die Not der Kriegszeit zur Auswanderung gezwungenen Landsleute sollen uns, durch deutsche Gesinnung an Deutschland gebunden, die Grundlage bilden, auf der wir in fernen glücklicheren Zeiten uns unsern Anteil am Welthandel und Überseeverkehr friedlich zurückerobern können.

Der Völkerbund und die deutschen Seekabel.

Von Dr. Max Roscher-Berlin.

Den Kenner der Seekabelgeschichte mußte die Meldung vom beabsichtigten Raub der deutschen Kabel seitens der Alliierten recht eigenartig berühren. Für ihn war kein Zweifel, daß unter Alliierten die Engländer zu verstehen waren. Hatte England doch Jahrzehnte hindurch ein Weltkabelmonopol nicht nur besessen, sondern sich höchst geschickt und wirkungsvoll nutzbar zu machen gewußt. Nachdem der Unterseetelegraph die Brücke zunächst zwischen Frankreich und England, dann zwischen der Alten und Neuen Welt geschlagen und damit seine Lebensfähigkeit nachgewiesen hatte, begann in der Seekabelgeschichte der wichtige Abschnitt, der durch den eigentlichen Ausbau des Weltkabelnetzes gekennzeichnet ist. Im Besitz einer hochentwickelten Volkswirtschaft hatte England, die größte Kolonial-, See- und Handelsmacht, mit dem weiten Blick des Seefahrervolkes die tiefgreifende Bedeutung einer schnellen Nachrichtenübermittlung zwischen den entferntesten überseeischen Gebieten für das Wirtschaftsleben der Völker erkannt und mit der Zähigkeit des Britentums sich zum Beherrscher des Weltnachrichtenverkehrs gemacht. Dann setzte in den letzten Jahren des vorigen Jahrhunderts der neueste Abschnitt in der Kabelgeschichte ein, der neben der Überbrückung des im Weltkabelnetz noch eine riesige Lücke bildenden Stillen Ozeans die Schaffung eigener, von England unabhängiger Kabellinien seitens der übrigen See- und Handelsstaaten zeigte. Sie hatten erkannt, wie bei ihrem wachsenden Anteil an der Weltwirtschaft der Schutz ihres Außenhandels und ihrer Flotte sowie die Verbindung mit ihren überseeischen Schutz- und Handelsgebieten zur Lebensnotwendigkeit wird, und hatten mit wachsender Erkenntnis das englische Übergewicht um so störender empfunden. Politische Gründe veranlaßten diese Staaten, den Austausch der Nachrichten für die Presse nicht mehr wie bisher auf dem Umwege über England, sondern auf eigenen oder wenigstens von England unabhängigen Linien zu erstreben.

Frankreich, die Vereinigten Staaten waren tatkräftig an der Arbeit, die englische Kabelherrschaft abzuschütteln. Auch Japan, Rußland, Spanien, Italien waren rührig in der Schaffung eigener Kabel. Trotz großer technischer und — infolge der Unmöglichkeit, an guten, wohlgeeigneten Plätzen die Landeerlaubnis zu erhalten — besonders politischer und diplomatischer Schwierigkeiten war Deutschland mit großem Eifer und anspornendem Erfolge in der Lage, auf dem Wege nach Nordamerika, nach seinen westafrikanischen Kolonien in der Südsee und in Ostasien von England unabhängige Verbindungen herzustellen.

Den Erfolg dieses Ringens der Großmächte um einen angemessenen Anteil am Weltkabelnetz zeigen folgende Zahlen:

Der Besitzanteil der einzelnen Staaten am Weltkabelnetz stellte sich wie folgt[1]):

Im Jahre 1898:		
England	65,6	Prozent
Vereinigte Staaten	15,9	„
Frankreich	8,2	„
Deutschland	1,9	„
Dänemark	4,2	„
Japan	0,9	„
Im Jahre 1908:		
England	54,6	„
Vereinigte Staaten	19,9	„
Frankreich	9,3	„
Deutschland	6,5	„
Dänemark	3,8	„
Japan	1,7	„
Im Jahre 1913:		
England	54,3	„
Vereinigte Staaten	19,4	„
Frankreich	8,4	„
Deutschland	8,3	„
Dänemark	3,4	„
Japan	1,8	„

Deutschland hatte 1914 Frankreich sogar vorübergehend überholt.

Wie im Kriege die unzähligen Fäden, mit denen das deutsche Wirtschaftsleben in die Weltwirtschaft verflochten war, mit einem vernichtenden Schnitte zerrissen wurden, so hörte auch der deutsche Kabelverkehr in dem feindlichen Auslande auf. Was dieses Zerschneiden der „Nerven der Weltwirtschaft“ für die deutsche Volkswirtschaft zu bedeuten hatte, bedarf keiner Ausführung. England war nun wieder der Herrscher im Weltnachrichtenverkehr, und die Art, wie es dieses Amt versah, entsprach völlig seiner Tätigkeit als Weltnachrichtenzensor vor der Schaffung genügender nicht englischer Linien. Wie es damals zugunsten seines Außenhandels und seiner Politik mit dem überseeischen Nachrichtendienst auch den fremden Handelsverkehr kontrollierte, wie damals die gesamte übrige Welt unter der englischen Bevormundung litt. so wurde im Kriege der Gedankenaustausch nicht nur Deutschlands, sondern auch der Neutralen (einschließlich der V. St. von Amerika bis zur Kriegserklärung an Deutschland) unterbunden, und sie alle empfanden es bitter, daß sie wie im Schiffsverkehr, also auf dem Meere, so auch in bezug auf die sich unter dem Meere abspielende Gedankenübertragung von Land zu Land völlig in Englands Hand waren. Durchschnittlich vier Fünftel der skandinavischen Geschäftstelegramme nach Amerika erreichten in der ersten Kriegszeit ihre Bestimmung nicht, und der amerikanische Berichterstatter, Oberst Emerson, beklagte sich in einem öffentlichen Vortrage darüber, daß in den ersten beiden Kriegsmonaten von 4 Telegrammen, die er aus Deutschland nach Amerika auslieferte, nur vier an ihre Bestimmung gelangt seien[2]).

Diese geistige Isolierung Deutschlands wurde durch die mächtig emporgekommene Funkentelegraphie erfreulicherweise stark gemildert. So gelang es durch Großstationen, die in Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika errichtet worden waren, einen regelmäßigen Verkehr durch die Luft zu erzielen und den Unterwasserweg zu ersetzen. Welch ungeheure Bedeutung diesem neuen elektrischen Schnellnachrichtenmittel innewohnt, hat der Krieg gelehrt und soll nicht verkannt werden. Wir, die wir zu Kriegsausbruch im deutschen Schutzgebiet Togo weilten, haben es in unmittelbarstem Erleben schätzen gelernt, als nach dem Aufhören des Kabelverkehrs am 5. August 1914 in der Großfunkenstation Kamina (Togo) ein neues Verkehrsmittel mit der fernen Heimat entstanden war. Wir sind wahrlich nicht geneigt, die Funkentelegraphie zu unterschätzen. Trotzdem aber darf man nicht in den entgegengesetzten Fehler verfallen und etwa die Kabel im künftigen Weltwirtschaftsgetriebe als überflüssig ansehen. Aus Rücksichten der Betriebssicherheit, Schnelligkeit der Beförderung und Leistungsfähigkeit werden die Kabel nicht entbehrt werden können. Es wird sich künftig bezüglich der Verwendung der beiden Mittel des überseeischen Schnellnachrichtenverkehrs keinesfalls um ein „Entweder-Oder“, wohl aber um ein „Sowohl-Als-auch“ handeln. Darum dürfen die deutsche Öffentlichkeit, die Praxis wie die Wissenschaft, das deutsche Volk und die deutsche Regierung den Raub der deutschen Kabel nicht dulden, wenn es ihnen Ernst ist mit der Weltmachtstellung Deutschlands, mit der für seine Volkswirtschaft unerläßlichen Rohstoffzufuhr, mit der Möglichkeit, sich überhaupt nach diesen fürchterlichen Zeiten wieder zu erholen.

Es ist zweifellos, daß die sehr leistungsfähigen und gut arbeitenden deutschen Kabel im Weltnachrichtenverkehr aufs dringendste gebraucht werden. Infolge des Schiffsraummangels werden die Ansprüche an die telegraphischen Verbindungen außerordentlich wachsen, und dasselbe wird der Fall sein infolge der allgemeinen Notwendigkeit des Ausbaus des Außenhandels und aus politischen und diplomatischen Gründen. Wie Deutschland seine Wirtschaft wieder aufbauen soll, ohne daß ihm gute überseeische Telegraphenverbindungen zur Verfügung stehen, ist nicht ersichtlich. Dabei muß immer wieder hervorgehoben werden, daß auch für England eine geordnete Wirtschaft Deutschlands notwendig ist; denn das „Aufeinanderangewiesensein“, das in der ganzen Weltwirtschaft herrscht, besteht auch zwischen Deutschland und England. Nichts kann für eine schnelle Wiederherstellung des normalen Zustandes auch im englischen Wirtschaftsleben hemmender sein, als ein Wirtschaftshohlraum in der Mitte (und im Osten) Europas.

Man kann sich zum Völkerbunde stellen, wie man will. Eins aber steht fest: Selbst den bescheidensten Ansprüchen würde er nicht genügen,

[1]) Vgl. meinen Aufsatz „Das Weltkabelnetz“ im „Archiv für Post und Telegraphie“, 1914, Heft 12.

[2]) Nach der Vossischen Zeitung vom 26. März 1915 (vgl. Hennig, „Welttelegraphie und Krieg“ im Weltwirtschaftlichen Archiv, Oktober 1916 Seite 290, und Hennig, „Überseeische Telegraphie und Auswärtige Politik“, Heft 10 der „Schriften der Deutschen Weltwirtschaftl. Ges.“, S. 103).

wenn England durch den Raub der deutschen Kabel nach dem Kriege wiederum ein Weltkabelmonopol auszuüben vermag. Nicht nur Deutschland, auch Englands jetzige Verbündete, die Vereinigten Staaten, Frankreich, Japan, Italien und andere, ebenso wie die jetzigen Neutralen würden außerordentlich unter einer solchen Weltnachrichtenzensur leiden.

Den Völkerbund aber etwa zum „Mandatar" zu machen, würde noch seltsamer anmuten wie bezüglich der deutschen Kolonien. Hier wie dort würde das während $4^1/_2$ Jahre als oberstes Kriegsziel der Verbündeten verkündete Prinzip der Gerechtigkeit verlangen, daß auch der Besitz der anderen Staaten an Kolonien und Kabeln von der Einzelverwaltung in die Verwaltung des Völkerbundes übergehen müßte. Sonst würde man zu sehr geneigt sein, den an sich großen, erhebenden Gedanken als kleinlich, als Ausfluß von Eigennutz zu erkennen.

Irgendein Rechtsgrund für die Wegnahme der deutschen Kabel ist nicht zu finden. Als „gute Prise" kann man die deutschen Kabel nicht betrachten. Denn dieser Begriff ist nur anwendbar auf Blockadebrecher. Die deutschen Kabel sind aber tot oder werden vom Feinde benutzt. Eine Durchbrechung der Blockade ist also nicht erfolgt. Ferner sind die deutschen Kabel überwiegend (38 049 km) im Privatbesitz; nur 5 245 km gehören dem Staat. Es handelt sich also nicht um die Wegnahme feindlichen Staatsgutes, sondern um Privateigentum. Und diese kann schwerlich „rechtlich" begründet werden.

Wie aber der Kabelraub mit der als Voraussetzung des Völkerbundes unerläßlichen Freiheit des Weltverkehrs in Einklang gebracht werden kann, ist schlechterdings überhaupt nicht zu erklären.

Der Völkerbund will die Völker der Erde zu „eines Hauses Genossen" machen. Er kann dieses schöne Ziel nicht einmal in seinen bescheidensten Anfängen erreichen, wenn er den Völkern die Mittel eines freien Gedankenaustausches raubt. Nicht nur für die einzelnen Menschen, für ganze Völker gilt heute der Wunsch des Marquis Posa: „Geben Sie Gedankenfreiheit". Präsident Wilson aber möge sich des Wunsches eines Vorgängers erinnern, der nach der Legung des ersten transatlantischen Kabels 1857 an die Königin Viktoria telegraphierte:

> „Alle gesitteten Völker möchten aus freiem Antriebe und gemeinsam erklären, daß der elektrische Telegraph jederzeit als neutral angesehen werden solle, damit die ihm anvertrauten Botschaften auf dem Wege nach ihrem Bestimmungsort, selbst bei Feindseligkeiten, geheiligt seien."

Grenzdeutsche oder Auslanddeutsche?

Von Professor Dr. Robert Sieger-Graz.

Grenzdeutsche oder Auslanddeutsche? Das ist die Zukunftsfrage für Deutschösterreich als Ganzes und für seine einzelnen Teile; mit dem Augenblick, als magyarischer und slawischer Verrat zuerst die wankende Südwestfront zersprengte, dann das Reich, war sie plötzlich aufgeworfen; wenn diese Zeilen gedruckt werden, ist sie vielleicht in den Grundzügen schon gelöst, aber nicht in jeder Einzelheit und nicht für uns alle. Tritt sie doch in verschiedener Gestalt an die Bewohner des geschlossenen Sprachgebiets und an die der Sprachinseln und Sprachgrenzen heran. Für jene ist der Anschluß an das großdeutsche Reich keine Frage mehr. In aufwallender Begeisterung — der einzigen, die man in dieser sonst so nüchtern verstandesmäßigen und deshalb bisher so unblutig verlaufenen Revolution gewahren konnte — haben wir die Vereinigung beschlossen und meinen die Hindernisse überwinden zu können, die sich ihr in den Weg stellen. Aber auch wenn dies geschehen ist, wird das Wie nicht so schnell endgültig klargestellt sein. Wird der Staat Deutschösterreich, auch wenn er als solcher in den großdeutschen Bundesstaat tritt, in diesem eine Einheit bleiben, und kann er es auf die Dauer? Auch darüber gehen die Ansichten auseinander. Wissen wir doch nicht, ob die heutigen Gliedstaaten Deutschlands als solche beibehalten oder neue etwa im Sinne Walter Vogels[1]) gebildet werden. Der heutige Rechtsbegriff Deutschösterreich, wie dieses selbst in seinen Gesetzen sich umgrenzt hat, umfaßt — auch abgesehen von den hoffentlich vorübergehenden slawischen Besetzungen — geographisch getrennte Gebiete. Das nördliche Böhmen und Mähren sowie Schlesien mit Ausnahme des östlichen Teils, für den ein Kondominium mit Polen und Tschechen vorgeschlagen wurde, bilden die Provinzen Deutschböhmen und Sudetenland. Sie grenzen an das geschlossene Sprachgebiet des Deutschen Reiches, sind aber vom Zentrum Deutschösterreichs durch fremdes Gebiet getrennt. So befreundet man sich immer mehr mit dem Gedanken, sie an die Nachbarländer Sachsen und Preußen (oder was an deren Stelle tritt) angeschlossen zu sehen, wobei das engere Deutschösterreich allerdings sehr wertvolle Produktionsgebiete und eine zahlreiche tüchtige Bevölkerung einbüßt. Südböhmen und Südmähren dagegen grenzen an Ober- und Niederösterreich und sind gesetzlich mit diesen vereinigt worden. Aber der Zipfel, der im Böhmerwaldgebiet bis Taus nordwestwärts reicht, verlangt geradezu den Anschluß an Bayern. Vielleicht bietet sich hier eine Austauschmöglichkeit innerhalb des großdeutschen Reichs.

Anderseits kommen auch im geschlossenen, wohlabgerundeten deutschen Alpen- und Donauland Bestrebungen zu Worte, die seine Auflösung in einzelne Länder (im Sinne des alten „Kronlandsföderalismus") vertreten und Hand in Hand damit in einzelnen Gebietsteilen auch Bestrebungen, die auf ihren Anschluß an Bayern, ja an die Schweiz abzielen. Sie sind in Tirol und Salzburg, vor allem aber in Vorarlberg merkbar, wenn auch nicht herrschend; weniger begegnen wir ihnen in Oberösterreich, auch in dem erst seit 1778 von Bayern getrennten Innviertel. Walter Vogel trägt ihnen ebenso Rechnung, wie den sudetenländischen Ab-

[1]) Deutschlands bundesstaatliche Neugestaltung. Berlin, Dietrich Reimer, 1919.

sonderungs- und Anschlußwünschen. Er schlägt Tirol, Vorarlberg und Salzburg (mit Ausnahme des zur Steiermark gravitierenden obersten Murgebietes) zu Bayern. In der Tat wird durch den Verlust Südtirols die westwärts vorgestreckte Gebietshalbinsel schmaler und selbständiger und die stets betonte Sonderstellung Tirols zugleich dadurch ausgeprägter, daß es im Verhältnis zu Deutschösterreich viel größer ist, als es im Verhältnis zum österreichischen Kaiserstaat war. Daß dieser einen Finger zum Schwäbischen Meer ausstreckte, entsprach organischen Bedürfnissen eines Großstaats. Als Verbindung mit diesem Besitz, innerhalb des Reichs und von seinem Zentrum aus, gewannen die Längstalzüge der Alpen immer mehr Vorrang vor den Querstraßen, die bisher das „Paßland" Tirol beherrscht hatten. Namentlich seit 1882 der Arlberg durchstochen ward und Vorarlberg als Grenz- und Hafenland die ganze Monarchie zum Hinterland gewann. Damit kam zum Abschluß, was die Ausdehnungs- und Handelspolitik der Habsburger jahrhundertelang schrittweise vorbereitet hatte. Nun der Staat so sehr eingeschrumpft und zugleich ein Teil Großdeutschlands geworden ist, scheint künstlich, was eben noch naturgemäß erschien. Tirol wird wieder das Land der Querwege, und zugleich siegt die Anziehungskraft des nahen München über die des fernen Wien. Für das Alemannenland vor dem Arlberg tritt begreiflicherweise auch die der Schweiz in Bewerbung. Aber die Gleichartigkeit vieler Verhältnisse beiderseits der Grenze, namentlich in der Produktion, die geringere eigene wirtschaftliche Kraft und eine vielfach schwer empfundene Abhängigkeit von dem reicheren Nachbar dürfte doch im Ländchen zur Erkenntnis führen, daß der Eintritt in das Deutsche Reich mehr Vorteil verspricht, als der in die nicht einmal dazu besonders geneigte Schweiz. Das Ergebnis der Sonderbestrebungen dürfte mindestens ein sehr reichliches Maß von Autonomie sein. Wenn auch in Salzburg der Ruf nach Vereinigung mit Bayern laut geworden ist, so spiegeln sich auch darin geographische und geschichtliche Tatsachen. Die Vereinigung mit Österreich und die gleichzeitig gezogene, nach heutigen Vorstellungen wenig vorteilhafte Flußgrenze sind jung (1815), die Sonderstellung Berchtesgadens entspricht nicht mehr den heutigen Verkehrsverhältnissen, die Anziehungskraft Münchens mit seinem kräftigen Aufschwung ist auch in dieser Richtung ebenso gewachsen wie in der Richtung nach Innsbruck. Die Vorteile, die der Salzachstadt aus ihrer Grenzlage erwuchsen (und sie überwogen wohl entschieden deren nachteilige Folgen), verschwinden aber mit dem Zusammenschluß; soweit innerhalb des Reiches der Grenzstadtcharakter erhalten bleiben kann, geschieht das in ziemlich gleichem Maße, ob nun die Stadt gegen eine westliche oder gegen eine östliche Grenze schaut. Auch daß die Ostgrenze des Landes offen und nur undeutlich von Natur vorgezeichnet ist, spielt bei einer Innengrenze, die überdies leicht berichtigt werden kann, keine besondere Rolle — und das gleiche gilt von den Ausbuchtungen der oberösterreichisch-salzburgischen Grenze. Immerhin scheint mir kein zwingender geographischer Grund vorzuliegen, um die festen und eingelebten wirtschaftlichen Beziehungen gerade zwischen diesen Ländern zu lösen. Den tirolisch-vorarlbergischen, wie den Salzburger Gedankengängen liegt aber in hohem Maße auch ein anderes zugrunde: der Wunsch, sich ins Reich zu retten, wenn dem deutschösterreichischen Staat der Anschluß an dieses versagt werden, wenn er etwa gar in einen von Slawen beherrschten „Donaubund" gezwungen werden sollte. Daß bei unseren Feinden dazu Neigung vorhanden sein muß, folgt schon daraus, daß die österreichischen Alpenländer eine Grenzhalbinsel zwischen Tschechen- und Jugoslawenland bilden. Da betont man eben in den westlichen Gebieten ihre geographische Eigenart und hebt hervor, daß sie nicht zu dieser Halbinsel, sondern zu Bayern gehören und gehören wollen. Um so mehr sollte man in Innerösterreich und den Donauländern allen Sondergeist der Kronländer und den Hader um das unzeitgemäße „Los von Wien!" überwinden. Nur als geschlossenes Ganzes, das zusammen zum großdeutschen Reich kommen will, hat Deutschösterreich die Kraft, sich von dem Zwangsbund freizuerhalten. Das sieht man immer mehr ein, wenngleich auch in der Steiermark auf wirtschaftlichem Boden ein starker Kronlandsegoismus gedeiht. So ist denn auch zu hoffen, daß die Ostalpenländer nicht wieder zu einem Teil des Auslanddeutschtums werden.

Was ihnen als Ganzem erspart bleiben dürfte und schließlich auch einem selbständigen deutschösterreichischen Staat dem Wesen nach erspart bliebe, das bedroht aber nicht nur die Sprachinseln oder gar die Minderheiten in nichtdeutschem Gebiet, sondern auch einen guten Teil der geschlossen deutschen Randgebiete. Tschechen und Südslawen, auch Italiener, halten sie besetzt und erheben Anspruch darauf. Von den Leiden, die ihren Bewohnern bei der nicht ganz unverschuldeten Wehrlosigkeit der Wiener Zentral- und der Landesregierungen auferlegt werden, von der Art, wie die vorübergehenden Herren einer Volksabstimmung vorarbeiten und die Deutschen teils verdrängen, teils für ihren Staat gewinnen oder zum Bekenntnis ihrer Anschlußgeneigtheit zwingen wollen, sei hier nicht die Rede. Nicht selten finden wahrheitsgetreue Berichte selbst beim deutschen Volk keinen Glauben, weil man unseren bisherigen Reichsgenossen so viel Arglist nicht zutraut. Man vergißt dabei eines: nicht die ruhigen Volksmassen haben bei ihnen das Heft in der Hand, sondern Gruppen, die durch Treulosigkeit und Gewalttat emporgekommen sind und durch die Drohung mit Rache ebensosehr wie durch offene Gewalt jede Stimme der Mäßigung ersticken, während sie zugleich die Herrschgelüste und den Größenwahn der breiten Volksschichten aufstacheln — Verschwörer und Verräter, die ihrerseits überall Verschwörung und Verrat wittern, Lügner, die von ihrer eigenen Angst belogen werden. Sie sind — wie das Marburger oder Kaadener Blutbad, noch mehr aber deren Beschönigungen lehren — aus dem Holz, aus dem man Schreckensmänner schnitzt, und werden zu solchen immer mehr auch für ihre Volksgenossen.

Die Waffen, mit denen Deutschösterreich gegen sie kämpft, sind geistige. Neben die wirkungslosen Proteste ist eine umfassende Aufklärungsliteratur getreten; sie zu lesen und zu verbreiten ist Pflicht des Reichsdeutschen, wenn er denjenigen gerecht werden will, die heute zu bedrückten Auslanddeutschen geworden sind, aber es nicht dauernd bleiben wollen. An der Hand dieser Schriften, deren wichtigste jeweils angeführt werden sollen, wollen wir die Grenzprobleme unseres Deutschtums erörtern[2]). Vielleicht ist manche dieser Fragen schon entschieden, wenn diese Zeilen erscheinen. Aber ob die heutigen Lösungen auch die endgültigen Entscheidungen der Geschichte darstellen, ist zweifelhaft, und unser gutes Recht für alle Zukunft klarzulegen und festzuhalten unsere Pflicht. Auch können nur dadurch manche leichtherzige Volksgenossen vollen Einblick erhalten in die Größe der Verluste, die wir zu tragen haben, wenn unsere Ansprüche nicht zur Geltung kommen, und die nur vollstes völkisches Pflichtgefühl und opferwillige Mithilfe aller Heimatdeutschen mildern kann.

Das Recht, auf das wir uns berufen, so gut wie alle unsere Gegner, ist das von ihnen zur Weltnorm erhobene Selbstbestimmungsrecht der Völker. Die Schranken, die seiner Durchführung gesetzt sind, werden durch die Lebensbedingungen der Staaten gezogen. Die politischen Gebilde der Zukunft müssen lebensfähig sein, ihre Grenzen sich also gewissen geographischen Bedingungen anpassen, vor allem jenen Verkehrsverhältnissen, die bei der heutigen Entwicklung des Verkehrs als naturgegeben oder doch naturgemäß erscheinen. Deshalb tritt neben das Verlangen nach nationaler Abgrenzung bei allen Völkern das nach sogenannten natürlichen Grenzen — bald derart, daß Völker über ihr Sprachgebiet hinaus militärisch gesicherte Grenzzüge und den Besitz natürlicher Verkehrsgebiete oder natürlicher Lebensräume anstreben, bald derart, daß gewisse Volksteile lieber mit ihren bisherigen Staats- oder Landesgenossen vereinigt bleiben, als über trennende Gebirgsschranken hinweg mit ihren Sprachgenossen verbunden werden wollen. Je intensiver die Völkermischung, desto stärker machen sich solche Wünsche geltend, desto stärker kommen aber auch die geographischen Bedingungen überhaupt zu Worte. Daher stellen sich die Abgrenzungsfragen auch von Gebiet zu Gebiet verschieden, und ein starres Schema kann zu keinen für alle Teile auch nur leidlich befriedigenden, Ruhe und Frieden verbürgenden Ergebnissen führen. Das zeigt auch der Unterschied zwischen Sudeten- und Alpenländern.

In Böhmen machen die Tschechen die hydrographische und verkehrsgeographische Einheit des Landes und die dadurch bedingte geschichtliche Einheit geltend. Sie berufen sich ebenso auf die natürliche Einheit Mährens und seine lebhafte Verbindung mit Böhmen. In Schlesien ist dieses Argument bei der Offenheit der Grenzen nicht verwendbar; hier müssen sie nationale und historische Gründe anrufen. Sie stoßen auf die Tatsache, daß in Westschlesien die Deutschen überwiegen, in Ostschlesien Polen und Deutsche zusammen den Tschechen an Zahl überlegen sind, aber auch schon die Polen allein das Hauptareal einnehmen. Aber der tschechische Imperialismus verlangt die Steinkohlengebiete. Und ebenso verlangt er die ungarische Slowakei mit allen Sprachinseln und mit erheblichen nichtslowakischen Randgebieten[3]). Mit Einbeziehung der von den Tschechen beanspruchten deutschen und magyarischen Gebiete südlich der Donau — die vielfach unter dem Vorwand des slawischen „Korridors“ noch weiter erstreckten Forderungen seien hier übergangen — würden dem Tschechoslowakenstaat in Ungarn 3,85 Millionen Einwohner, davon nur 1,73 Millionen, d. i. 44,9 v. H. Slowaken, fast 400000 aber Deutschen, zufallen. Im ganzen würde der neue Staat 13,9 Millionen Einwohner umfassen, davon bloß 8 Millionen Tschechoslawen (57,6 %), rund 4 Millionen Deutsche. Noch stärker würden die Minderheiten, wenn auch noch die ungarländischen Ruthenen mit Berufung auf ihren angeblichen Wunsch vom Tschechenstaat einverleibt würden, wie angekündigt[4]). So starke Minderheiten lassen sich nicht gegen ihren Willen festhalten, und so können wir hoffen, daß, auch wenn die Tschechen im Augenblick ihre Absichten durchsetzen, unsere bedrohten Stammesgenossen nicht dauernd Auslanddeutsche bleiben.

Für die Deutschen der boischen oder Sudetenländer[5]) verwenden die Tschechen als Lockmittel die Zusage nationaler Autonomie. Mit Recht aber sagt die deutschböhmische Landesregierung in einer Kundgebung vom Januar: „Die Erfahrungen, die wir mit den Tschechen gemacht haben, sind so traurig, daß es für uns nur eine Rettung gibt, die volle politische Selbständigkeit.“ Die literarische Abwehr der tschechischen Ansprüche[6]) macht vor allem die folgenden Tatsachen geltend und er-

[2]) Im folgenden werden die „Flugblätter für Deutschösterreichs Recht“, herausgegeben von A. v. Wotawa, Wien, Alfred Hölder, kurze gemeinverständliche Darstellungen mit Kärtchen, durch Fl. bezeichnet werden. Von neuen Sprachenkarten seien die verschiedenen Blätter von G. Freytag und die im Geogr. Institut der Exportakademie bearbeitete Karte „Deutschösterreich und die Nationen in den Grenzlandschaften 1 : 900000“ genannt.

[3]) Über diese Ansprüche und über die Sprachenverhältnisse gibt uns u. a. ein bei Dietrich Reimer in Berlin erschienenes Kartenblatt „Völkerkarte der nördlichen Karpathenländer“, 1 : 1000000, Aufschluß.

[4]) Die Grenzen der tschechischen Ansprüche, unklar und schwankend wie sie sind, werden auf den verschiedenen Karten auch in verschiedener Ausdehnung dargestellt, meist die „Minimal“ansprüche.

[5]) Lange, Fr., Grenzgebiete der Deutschen Republik, 1. Sudetenländer, 1 : 900000, herausgegeben von der deutschen Mittelstelle für Österreich, Berlin, Dietrich Reimer, und die Kärtchen zu den im folgenden genannten Heften und Merkblättern, wie z. B. dem über „Die Grenzen des tschechoslowakischen Staates“, Neutitschein, Enders.

[6]) Die Deutschen in Böhmen, Mähren und Schlesien, Wien, Staatsdruckerei. — Laun, R., Die tschechoslowakischen Ansprüche auf deutsches Land (Fl. 4). — Lodgman von Auen, R., Für die Selbstbestimmung Deutschböhmens, Rede (Fl. 7). — Dopsch, A., Die historische Stellung der Deutschen in Böhmen, Wien, Staatsdruckerei (kürzere Fassung in Fl. 6). — Penck, A., Die Grenzen Böhmens,

härtet sie eingehend. 1. Die Ahnen der Deutschen sind nicht germanisierte Tschechen, sondern frühe Einwanderer, zum Teil auch Reste vorslawischer Bevölkerung. Die Deutschen waren trotz aller Unterdrückungszeiten nie ausgerottet; die Einwendungen bedeuten einen Zuzug, nicht Neubesiedlung nach dem Verschwinden eines älteren Deutschtums. Die Behauptung von der Germanisierung nach der Schlacht am Weißen Berge ist haltlos; das unterdrückte Deutschtum erhielt damals nur die Gleichberechtigung zurück. 2. Daß das von ihnen behauptete historische Recht nicht entscheidend sein kann[7]), erkennen die Tschechen an, indem sie für ihre Minderheiten im deutschen Bergbaugebiet Nordwestböhmens weitgehende Ansprüche erheben, obwohl diese ein überaus wechselnder, nicht bodenständiger Bevölkerungsanteil sind. 3. Die geographische Einheit Böhmens deckt sich nicht mit den historischen Grenzen, und das gleiche gilt für die höhere geographische Einheit der „Länder der Böhmischen Krone". Aber auch die natürlichen Grenzzonen haben durch die moderne Verkehrsentwicklung viel von ihrer brennenden Kraft eingebüßt. Zwischen den äußeren Randwällen und den Randschwellen des inneren Hochlandes laufen Verkehrswege, die von den slawischen Zentrallandschaften unabhängig sind, manche davon ganz in deutschem Bereich. Gerade die unnatürlich gewundene, vorgeschobene politische Grenzlinie bringt das Deutschtum zu ihren beiden Seiten in vielfache Verbindung. Entwertet so der nationale Zusammenhang die „natürlichen" Grenzen, so gibt der schroffe nationale Gegensatz und die Geschlossenheit des deutschen Wohngebietes der Sprachgrenze ein weit höheres Gewicht, als ihr nach ihren geographischen Grundlagen zukäme. 3. Die „wirtschaftliche Einheit" Böhmens beruht daher gegenwärtig viel mehr auf der politischen, als auf der geographischen[8]). 4. Der tschechische Staat bedarf der deutschen Gebiete nicht, um wirtschaftlich lebensfähig zu sein, aber auch diese sind nicht auf jenen als Absatzgebiet angewiesen. 5. Das deutsche Sprachgebiet ist geschlossen, die tschechischen Minderheiten absolut und relativ gering (Deutschböhmen umfaßt z. B. 126 000 Tschechen, Tschechischböhmen aber 148 000 Deutsche, Sudetenland 25 000 Tschechen, Südböhmen 7000, Südmähren 11 000) und diese Minderheiten sind auf wenige Stellen vereinigt. 6. Wenn die Tschechen aus der Gestalt und der geographischen Beschaffenheit der deutschen Randgebirge folgern, daß diese zu selbständigen politischen Gebilden ungeeignet sind, so ist damit nichts gegen ihren Anschluß an das Deutsche Reich und Deutschösterreich gesagt, mit denen sie wirtschaftlich, verkehrsgeographisch und kulturell eng verbunden sind. 7. Die Deutschen haben in ihrem Gebiet deutsche Eigenkultur entfaltet und sich damit in jedem Sinne Heimatrecht erworben. Sie haben dem Nachbarvolk Kultur und materielle Förderung im reichsten Maße gebracht. Wenn die wirtschaftlichen Gemeinsamkeiten einen immer äußerlicheren Charakter angenommen haben, so liegen die Ursachen auf der anderen Seite. 8. Bei allem Aufschwung der Tschechen würden sie das Land und sich selbst kulturell schädigen, wenn sie fortführen, in dem ihnen verbleibenden Gebiete, also vor allem Sprachinseln, das Deutschtum in der Weise zu zerstören, wie sie es heute tun. 9. Die Abtrennung der deutschen Gebiete unterbräche nirgends den räumlichen Zusammenhang des Tschechenstaates, gefährdet ihn also nicht.

Zu diesen Argumenten tritt natürlich die Widerlegung der gegnerischen Unwahrheiten und Fälschungen und die Klarstellung der gegnerischen Gewalttaten. Der Wille des deutschen Volkes zur Selbstbestimmung wird neben sein Selbstbestimmungsrecht gestellt und die Volksabstimmung nach kleinen Einheiten verlangt. Sie würde voraussichtlich nur geringe Abweichungen von der Sprachgrenze ergeben. Man darf sie auch für die großen Sprachinseln verlangen, auf die der Staat Deutschösterreich Anspruch erhebt. Nach dem Schönhengstgau und Troppau sollen über ganz kleine tschechische Zwischengebiete Brücken geschlagen werden und so dort 105 000 Deutsche und 3000 Tschechen, hier 35 000 Deutsche und 600 Tschechen dem „Sudetenland" angegliedert werden. Selbst nach Brünn und Olmütz, die von der Sprachgrenze wenige Kilometer entfernt sind, wurde das nicht vorgeschlagen. Diese großen Sprachinseln, dann Iglau, vielleicht auch Ostrau-Oderberg müssen, wenn sie nicht im tschechischen Meere ertrinken sollen, eine Sonderstellung erhalten. Wer an den Weltvölkerbund glaubt, mag mit manchen ihrer Vertreter und mit Laun für sie die Stellung von „politischen Enklaven" verfechten. Der Gedanke, thüringische Grenzverhältnisse in dem Augenblick zu schaffen, da man sie in Thüringen beseitigt, scheint aber nicht unbedenklich. Auch die Erreichbarkeit solcher Sonderstellung ist zweifelhaft. So verlangt Deutschösterreich das weitestgehende Maß von Autonomie für diese überaus wertvollen Gebiete. Ausland werden sie also wohl bleiben und ihre Bewohner schutz- und fürsorgebedürftige Auslanddeutsche, auch wenn wir die geschlossenen Gebiete vor diesem Schicksal

---

Deutschösterreichische Stimmen, Berlin, 11. Januar 1919. — Die tschechischen Minderheiten im nordwestböhmischen Kohlenrevier (Fl. 16). — Der deutsche Böhmerwaldgau (von Dopsch, Neuwirth und Wolken; Fl. 11). — Barta, E., Die Ansprüche der Tschechen auf das Sudetenland (Fl. 9). — Schwab, E., Die Iglauer Sprachinsel — deutsch (Fl. 5; auch ein Merkblatt „Die Iglauer Sprachinsel soll deutsch bleiben!" des Iglauer Deutschen Volksrats; eine ausführlichere historische Schrift „Das geschichtliche Recht der Iglauer Sprachinsel" soll bei Hölder in Wien erscheinen). — Das Kuhländchen (Fl. 15; auch ein Merkblatt, Neutitschein, Enders). — Denkschrift der Deutschen Mittelmährens (Fl. 14).

[7]) Dopsch weist darauf hin, daß das „Recht" Böhmens auf „Unteilbarkeit" aus seinem Charakter als deutsches Kurfürstentum abgeleitet wurde, also 1806 seine Grundlage verlor.

[8]) Die hier gegebene Fassung von Punkt 2 und 3 entspricht meinen wiederholt, z. B. in Schmollers Jahrbuch 1918 vertretenen Anschauungen, bleibt aber zurück hinter den weitergehenden von Penck, der Deutschböhmen mehr geographische Eigenart zuerkennt, wie von Laun und Lodgman, die strategische und wirtschaftliche (verkehrsgeographische) Grenzen als belanglos gegenüber dem Selbstbestimmungsrecht der Völker ansehen. Ich will ihnen an anderer Stelle gerecht werden.

retten. Freilich legt ein Blick auf die Landkarte die Frage nah, ob das Tschechenland notwendig der „Pfahl im deutschen Fleische“ sein muß, ob es nicht für die Tschechen selbst vorteilhaft wäre, den Weg einzuschlagen, den die Geschichte Böhmens weist und der nach dem Sturz der Habsburger offen steht: engen, wirtschaftlichen und politischen Anschluß an das Deutsche Reich auf Grund friedlichen Ausgleichs zwischen beiden Völkern. Aber der tschechische Imperialismus spottet heute solcher Gedanken.

Wohin nationaler Imperialismus und die schonungslose Völkerpolitik des „Pseudonationalstaats“ (um Supans Ausdruck zu gebrauchen) führen kann, könnten die siegestrunkenen Slawen an dem Schicksal Ungarns lernen, das wohl eine tragische Warnung vor Chauvinismus ist. Von seinen Deutschen wird sicher ein Teil (wie auch die Bukowiner) unter rumänische, ein Teil unter serbische und kroatische Herrschaft kommen, und viele davon sind in der Hoffnung auf nationale Autonomie und Gleichberechtigung (die ja auch wohl ehrlicher angeboten werden als von den Magyaren) damit zufrieden. Aber andere traten den Anschlußerklärungen entgegen und erhoffen eine bessere Zukunft in der Republik Ungarn, die dem Gesamtdeutschtum eine weitgehende Autonomie versprochen hat. Die oberungarischen Deutschen ziehen diese der tschechoslowakischen Herrschaft vor, die sich in der fast zur Hälfte deutschen Stadt Preßburg nicht anmutiger zeigt als in den Sudetenländern. Für das deutsche Westungarn — das „fränkische Pannonien“, das widerrechtlich dem Verbande Österreichs und der Steiermark 1647 entfremdet wurde, also die Heinzen und Heidebauern, und angrenzende Gebiete wie eben die Stadt Preßburg — ist die Frage nach der Vereinigung mit Niederösterreich aufgeworfen worden. Im Lande selbst wird diese vielfach verlangt, aber von einer magyarenfreundlichen Richtung mit allen Mitteln bekämpft, wobei man deutsche Städte wie Ödenburg als magyarisch hinstellt. Die Statistik, die für nichtmagyarische Völker bekanntlich hinter der Wirklichkeit zurückbleibt, ergibt, daß von 332000 Deutschen in den vier Gespanschaften (Komitaten) 297000 geschlossen wohnen, nur in den Städten sind magyarische Sprachinseln und auf dem Lande verstreut, wie im angrenzenden Niederösterreich, kroatische. Je nach der Begrenzung ergibt sich eine deutsche Mehrheit von zwei Dritteln bis zu vier Fünfteln[9]). Dieses Gebiet liegt an der Donau, dann zwischen Neusiedler See, Hanság-Moor und Kleiner Donau, endlich weiter südwestwärts bis an und über die die obere Raab. Die Deutschen reichen hier etwa bis an die Grenze des alpinen („oststeirischen“) Hügellandes gegen die Ebene, also eine natürliche, das Wirtschaftsleben beeinflussende Linie. Sie gehören zum großen Teil dem wirtschaftlichen Hinterlande Wiens an, für dessen Verpflegung ihr Land ebenso wichtig ist, wie für manche seiner Gewerbe, denen es Arbeiter liefert. Die schlechte Grenze Österreichs bedarf hier einer Verbesserung, sollen Wien und Wiener Neustadt nicht ungeschützte Grenzstädte sein. Eine Volksabstimmung müßte aber wirklich frei sein, wenn der Wunsch der Mehrheit nach nationalem Anschluß zur Geltung kommen soll. Magyaren, Tschechen und im südlichen, an slowenisches Sprachgebiet grenzenden Teil auch Südslawen drohen sie zu beeinflussen. Von der Slowakei sollen die kroatischen Sprachinseln (56000 Köpfe im ganzen) bekanntlich den „slawischen Korridor“ zu den südmagyarischen Slowenen bilden, in dessen Herrschaft sich Tschechen und Südslawen teilen wollen! Ihm würden die überwiegend deutschen Gebiete zum Opfer fallen — er soll aber auch Deutschland vom Osten absperren. Ein Grund mehr für uns, den Anschluß Deutsch-Westungarns nachdrücklich zu fordern.

An der Südgrenze des Deutschtums in Österreich[10]) liegen die Verhältnisse in Tirol und in Innerösterreich grundverschieden. Tirol[11]) kann dem nur durch veraltete staatsrechtlich-geographische Doktrinen gestützten Verlangen der Italiener nach der Hauptwasserscheide der Alpen als Grenze eine einfache, leicht verständliche Argumentation gegenüberstellen. Die Sprachgrenze ist hier so scharf wie in Böhmen, nur zwei deutsche und eine italienische Sprachinsel von Belang liegen abseits von ihr. Sie lehnt sich aber auch größtenteils an ausgeprägte trennende Linien in unverkennbaren natürlichen Grenzsäumen an, umzieht das Verkehrsgebiet von Trient und schützt dieses, nicht so gut das deutsche Bozen. Diese Grenze wird im Osten wesentlich verkürzt und auf einen Kamm verschoben, wenn wir die Ostladiner nach ihrem eigenen Wunsch zu Deutschtirol rechnen. Nur eine große natürliche Verkehrsstraße, im Etschtal; zuerst diese Grenze; über den breiten Alpenhauptkamm, der nie eine politische Grenze von Bedeutung trug, greifen dagegen die Verkehrspässe des Brenner und Reschenscheideck mit Streifen zusammenhängender Besiedlung. 508500 Deutsche (94,8 Prozent), 19600 Ladiner, 8400 Italiener auf der einen Seite dieser Grenze stehen 355500 Italienern (98,4 Prozent) und 5500 Deutschen auf der andern gegenüber. Durch eine andere Enge des Avisio wird ein italienisch-ladinisch gemischter Teil seines Tales, der Großteil von Fleims, dem Trienter Verkehrsgebiet gegenüber abgesperrt, mit Bozen aber ist er durch eine Bahn verbunden. Seine Südgrenze ist noch ausgesprochener trennend. Daher hat nicht nur Wieser, sondern auch das deutschösterreichische Gesetz auch diesen Gau beansprucht. Eine freie Volksabstimmung wird wahrscheinlich auch hier, sicher

[9]) Pfaundler, R. v., Die Zukunft der Deutschen in Westungarn (Fl. 8).

[10]) Lange, Fr., Grenzgebiete der Deutschen Republik, 2. Alpenländer, 1 : 900000, herausgegeben von der deutschösterreichischen Mittelstelle, Berlin, Dietrich Reimer.

[11]) Pfaundler, R. v., Die Ansprüche Italiens auf Deutsch-Südtirol (Fl. 1). — Wieser, F. v., Die Südgrenze von Deutschtirol. Richtlinien für die Friedensverhandlungen, mit 1 Karte. Innsbruck, Tyrolia 1918. — Die Einheit Tirols, Denkschrift des akademischen Senats der Universität Innsbruck, mit 1 Karte. Innsbruck, Tyrolia. — Voltelini, H. v., Die Deutschen in Südtirol, Österreichische Rundschau vom 15. Dezember 1918 (LVII, Heft 6). — Voltelini, H. v., und Ottenthal, E. v., Das deutsche und ladinische Südtirol, Wien, Staatsdruckerei 1919.

in den andern genannten Gebieten zugunsten Tirols ausfallen.

Die von den Italienern verlangte „Brennergrenze“ wiese dagegen zu Welschtirol neben 362000 Italienern volle 221000 Deutsche und 20000 Ladiner. Ein Drittel seiner Bewohner wäre deutsch, 43 Prozent der deutschen Gesamtbevölkerung Tirols! Aber auch in Vegetation und Wirtschaft, Kultur und Kunst ist Deutsch-Südtirol kein Randland Italiens, sondern mitteleuropäischer Boden, altes deutsches Siedlungsland; es ist das historische Kernland Tirols, die Wiege der Landeseinheit. Auch eine Zwischenlinie, etwa die vielgenannte „Grenze von 1810“ würde die natürliche Grundlage dieser Landeseinheit, den Kern des „Paßlandes“, ebenso zerschneiden, wie die Sprachgebiete. Dieser ist das Wegdreieck des Inn-, Etsch- und Eisacktals. Jede dauerhafte Grenze muß ihm gerecht werden; aber auch vor der Schaffung einer großen deutschen Irredenta haben einsichtige Welschtiroler ihre Stammesgenossen gewarnt.

Eine verkehrsgeographische Einheit ist auch Innerösterreich, gelagert um das Grundgerüste eines anderen Wegdreiecks, das die Bahn Bruck—Marburg—Villach bezeichnet. Aber ihre scharfausgesprochenen Naturgrenzen, die vor die Südwälle des Kernlandes nicht selten deutliche Vorwälle der Randlandschaften legen, fallen nicht wie in Tirol mit den Sprachgrenzen zusammen. Gerade im Osten des Deutschtums ist hier wie überall eine breite Mischungs- und Auflockerungszone vorgelagert. Zu den äußeren Vorposten gehören neben Minderheiten, wie in Triest[12]), die Bewohner der südlichsten großen Sprachinsel, des Gottscheerlands[13]). Dieses ist ein gutbegrenztes, rein deutsches Gebiet, von Deutschen zuerst besiedelt (seit dem 13. Jahrhundert) und beherbergt 17000 Deutsche und 1000 Slowenen; aber noch mehr leben auswärts, namentlich als Hausierer, die aber immer wieder die alte Heimat aufsuchen. Für dieses von seiner Umgebung abgeschlossene Ländchen wird von seinen Bewohnern die Selbständigkeit als Freistaat unter neutralem Protektorat verlangt. Sollte es aber zu dem Südslawenstaat kommen, so müssen wir für seine Bewohner, wie für jene anderen Sprachinseln Innerösterreichs, die zu Auslanddeutschen werden, volle nationale Autonomie fordern.

Das Kerngebiet Innerösterreichs reicht im Süden bis zu den natürlichen Mauern, welche die Draulinie auf der Südseite begleiten. In Kärnten[14]) ist dies der Karawankenzug mit seinen beiden Hauptkämmen, deren südlichen eine geschlossene Wasserscheide bildet. Wenige Alpengaue sind so ausgesprochene geographische und daher auch wirtschaftliche Einheiten wie Kärnten. Eine geschlossene Sprachgrenze hat nur das reindeutsche Gebiet; das angrenzende, insbesondere das sogenannte „slowenische“ wird durch die vielen Sprachinseln und -halbinseln zu einem Mischgebiet, in dem das Deutschtum im Anwachsen ist. Die Gailtaler Slowenen hängen nur durch eine Ortschaft mit den andern zusammen; rechnen wir nach Gemeinden, so werden sie zur Sprachinsel. Aber auch die andern Kärntner Slawen haben wenig Beziehung zum Krainer Großteil ihres Volks jenseits des Gebirges. Sie wollen Kärntner und Freunde ihrer deutschen Nachbarn bleiben; sie haben die südslawischen Eroberer sogar mit den Waffen abgewehrt. Wie dies aus Geschichte und Kultur sich erklärt, soll ein andermal vornehmlich nach Wuttes trefflicher Darstellung besprochen werden. Hier sei nur festgestellt, daß Probeabstimmungen von einer freien Volksentscheidung die nahezu einhellige Annahme der deutschen Forderung erwarten lassen. Diese verlangt Kärnten mit Ausnahme der südlich des Karawankenkamms liegenden Gemeinde Seeland, aber mit Zuzählung der deutschen Gemeinde Weißenfels in Krain. Das ergibt 301000 Deutsche und 80000 Slowenen (21 Prozent). Die slowenischen Forderungen — nach ganz Kärnten oder nach der „Sprachgrenze“, d. h. dem ganzen Mischgebiet oder nach der Draulinie (das Maß der Unbescheidenheit ist verschieden) — würden die Südseite des innerösterreichischen Bahndreiecks und die wirtschaftlichen und Verkehrsbeziehungen des Landes zerschneiden, viele Tausende von Deutschen abtrennen und offene, schlechte Grenzen schaffen. Auch der Verkehr mit Italien und Ungarn litte darunter. Auch über die Steiermark[15]) erlaubt mir der Raummangel nur einige kurze Bemerkungen. Die sprachliche Mischzone ist im Westen der Untersteiermark sehr breit. Im Drautal bis unterhalb Marburg, wo das menschenleere, bewaldete Bacherngebirge den Fluß begleitet, haben die Deutschen die Mehrheit. Die von den Slowenen als Mindestforderung verlangte Draulinie würde enge natürliche und wirtschaftliche Zusammenhänge, das Bahndreieck und die Verbindung mit Italien (durch Kärnten) und mit Ungarn, zerschneiden. Wegen der trennenden Kraft des verwilderten Flusses in der Ebene haben manche, anfangs auch ich[16]), die Draugrenze im Pittauer Feld als erträglich an-

---

[12]) Die wirtschaftliche Bedeutung des Deutschtums in Triest macht z. B. eine Zusammenstellung der großen Firmen nach ihrer Nationalität im Grazer Tageblatt, 25. März 1919, anschaulich. Der Artikel verlangt ein neutrales Triest mit „internationalisierten“ Zugängen auch im Interesse Deutschösterreichs.

[13]) Gröbl, H., Das Gottscheerland (Fl. 13).

[14]) Pfaundler, R. v., Die Staatsgrenze Deutschösterreichs auf Kärntner Gebiet (Fl. 3). — du Bois, Fr., Berichte eines Schweizers über Kärnten (Fl. 10). — Wutte, M., Deutsche und Slowenen in Kärnten, mit 1 Karte, Klagenfurt, Geschichtsverein 1918. — Leniak, P., Die Einheit Kärntens im Lichte der Namenkunde und Sprache, Klagenfurt 1919. — Kärntner Landsmannschaft (Korrespondenz), Klagenfurt 1919.

[15]) Pfaundler, R. v., Die Staatsgrenze Deutschösterreichs in Steiermark (Fl. 2). — Die Südgrenze der deutschen Steiermark mit 2 Karten, Denkschrift des akademischen Senats der Universität Graz, 1919. — Pirchegger, H., Das steirische Draugebiet — ein Teil Deutschösterreichs, mit 1 Karte, Graz, Deutsche Mittelstelle 1919. — Die Drau geschützt durch das Bachernmassiv mit den Städten Marburg und Pettau! (Fl. 1 der deutschen Mittelstelle, Zweig Graz.)

[16]) Deutschösterreichische Stimmen, Berlin, 22. Februar 1919 (geschrieben im Dezember), dagegen Ostdeutsche Rundschau, Wien, 3. und 9. Januar.

gesehen. Aber eine Regulierung muß diese aufheben. So ergibt sich, daß die Enge der Drau bis zum Bachern im Kernland Innerösterreichs, der natürliche Korridor im Süden des Bachern und das Pittauer Feld (Draufeld) aber eng mit ihm verbundene Randlandschaften sind, durch deren Besitz erst die Draulinie für Deutschösterreich gesichert wird. Als Grenze kommt also entweder der Bachern und die mehrfache Südwestumwallung der Drauebene in Frage oder der Weitensteiner Zug, der die Karawanken nach Osten fortsetzt. Beansprucht Deutschösterreich diese und gibt das Suretal und die östliche Hälfte der Windischen Bühel auf, so bleibt der Sanngau um Cilli als strittiges Gebiet, in dem die freie Volksabstimmung entscheiden muß. Da hier im Osten die Verkehrsverhältnisse das Gebirgsland in natürliche Gaue teilen, können wir nicht, wie an der scharfen Sprachgrenze Böhmens, eine gemeindeweise Abstimmung verlangen, die leicht ein in undurchführbarer Weise gesprenkeltes Gebiet ergeben könnte, sondern nur die nach natürlichen Landschaften. In den nördlichen Gauen dürfte eine freie Entscheidung zugunsten der Steiermark ausfallen, vielleicht auch im Sanngau, kaum im Osten und Süden. Die mannigfachen Kulturbeziehungen, welche auf altem deutschen und slawischen Siedlungsboden hier bestehen, die zum Teil ähnliche Verhältnisse wie in Kärnten geschaffen haben, aber nicht überall so stark waren, verlangen eine eingehendere Erörterung. Sie soll bald folgen. Heute sei nur darauf hingewiesen, daß der Weitensteiner Zug und eine Linie, die den Osten der Windischen Bühel abschneidet, die Untersteiermark in zwei an Volkszahl und Flächeninhalt ungefähr gleiche Teile teilt. Sie ergäbe für die deutsche Steiermark 964000 Deutsche und 172000 Slowenen (15,1 Prozent), während 236000 Slowenen und 13000 Deutsche (5,3 Prozent) an den Südslawenstaat fielen. Die Grenze des überwiegend deutschen Gebiets wiese jener 41000 Slowenen (4,1 Prozent), diesem aber 26000 Deutsche (6,5 Prozent) zu. Eine an das reindeutsche Gebiet zurückverschobene Grenze machte dieses fast frei von Slowenen (0,5 Prozent), gäbe aber dem steirischen Anteil des Südslawenstaats 66000 Deutsche (14 Prozent). Die Slowenen greifen aber mit ihren Forderungen noch weiter, bis in die Mittelsteiermark!

In Innerösterreich gehen also, selbst wenn wir — wie zur Lebensfähigkeit Deutschösterreichs unbedingt erforderlich ist — die engere oder weitere Umrahmung des Bahndreiecks behaupten und damit nicht wenige, größtenteils anschlußwillige Slowenen in unseren Staat aufnehmen, in jedem Fall zahlreiche Deutsche und mit diesen Tausenden sehr große materielle und ideale Werte verloren. Wir werden also in jedem Fall mit einer beträchtlichen Anzahl von Auslanddeutschen auf dem Boden des alten Österreichs zu rechnen haben. Und sie werden auf den Schutz und die werktätige Hilfe des Gesamtvolkes angewiesen sein — auch dann, wenn die Verträge ihnen ein größeres Maß nationaler Autonomie zubilligen!

Vernichtung des Deutschtums in China.

Von Th. Metzelthin-Berlin.

Ebenso unermüdlich wie die Alliierten in den ersten Kriegsjahren alle Hebel in Bewegung setzten, China zur Kriegserklärung gegen Deutschland zu bringen, sind sie nach Erreichung dieses Zieles bemüht gewesen, alle Deutschen aus China zu entfernen. Es genügte ihnen nicht, daß die deutschen amtlichen Vertretungen, Gesandtschaft und Konsulate, im Sommer 1917 das Land verlassen hatten, daß der deutsche Handel schon lange vorher zum völligen Stillstand gebracht worden war und die deutschen Kaufleute und Missionare ihre vertraglichen Rechte verloren, in ihrer Bewegungsfreiheit beschränkt und einer Reihe anderer Zwangsmaßnahmen unterworfen wurden. Das wichtigste englische Kriegsziel, die möglichst dauernde Vernichtung des deutschen Handels in der ganzen Welt, war damit in China noch nicht gesichert. Und gerade hier mußte man nach englischer Ansicht gründliche Arbeit machen. War hier doch einer der größten und am meisten versprechenden Märkte, ein Land von noch unübersehbaren Entwicklungsmöglichkeiten, wo der deutsche Kaufmann wie überall auf der Welt dank seinem Fleiß und seiner Tüchtigkeit einen bedeutenden Teil des Ein- und Ausfuhrhandels, der Schiffahrt und auch zahlreiche industrielle Unternehmungen fest in den Händen gehabt, und wo er dem vor ihm dagewesenen englischen Handel langsam, aber mit immer weitergehendem Erfolg den Boden abgegraben hatte. Mit der bloßen Stillegung des deutschen Handels während der Kriegsjahre wäre da nicht viel erreicht gewesen. Viele besonders der jüngeren deutschen Kaufleute hatten die unfreiwillige Muße dieser Jahre selbst in den Gefangenenlagern Japans gut ausgenutzt, sie hatten die Sprache und wirtschaftlichen Verhältnisse Chinas studiert, sich eingehend mit allem beschäftigt, was ihnen später bei Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen von Nutzen sein würde, und der Engländer mußte gewärtig sein, daß sofort nach Friedensschluß die langgehemmte Tatkraft des deutschen Kaufmanns den friedlichen Wettbewerb mit doppelter Stärke und besseren Mitteln denn zuvor wieder aufnehmen würde, und bei der den Deutschen durchaus nicht feindseligen Stimmung der chinesischen Bevölkerung, ja, bei der ihrerseits vielfach zutage tretenden offenen Bewunderung der deutschen Kriegsleistungen war zu erwarten, daß es dem deutschen Unternehmungsgeist gelingen würde, die verlorenen Stellungen bald wiederzuerobern und neue dazu zu gewinnen. Dieser gefährlichen Möglichkeit mußte, das erkannte der Engländer nur zu gut, auf alle Fälle vorgebeugt werden. Aus dieser Überzeugung heraus erfolgte der Beschluß der englischen Kaufmannschaft Hongkongs, nach dem Krieg keine Deutschen mehr in der Kolonie zu dulden; so ließ ferner — ein Beispiel von vielen — am 18. Dezember v. J. die von der englischen Industrie vor einigen Jahren ins Leben gerufene Zeitschrift „Eastern Engineering“, die schon vor dem Krieg systematisch in der schamlosesten Weise den deutschen Handel

und seine Waren mit Schmutz beworfen hat, folgenden Hetzruf ertönen: „Manche der Märkte im fernen Osten sind für Deutschland verloren und manche der Deutschland feindlichen Länder haben die Anfertigung der deutschen Spezialitäten in Angriff genommen, so daß Deutschland vor einer riesigen Aufgabe steht. Dennoch ist mit scharfem deutschen Wettbewerb im fernen Osten zu rechnen, und da nicht anzunehmen ist, daß die Deutschen ihre früheren Handelsmethoden ändern, sofern sie nicht dazu gezwungen werden, müssen wir diesen Wettbewerb mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln bekämpfen, nicht nur im Interesse derer, die mit China Handel treiben, sondern im Interesse Chinas selbst.“ Diese Worte künden klar und deutlich die englische Stellungnahme zum deutschen Chinahandel nach dem Friedensschluß an. Aber da England nicht hoffen darf, China zu besonderen Ausschlußgesetzen, Handelsverboten oder Zollschranken Deutschland gegenüber nach dem Kriege zu bewegen, wofern nicht der Friedenskongreß im Friedensvertrag Deutschland für eine gewisse Reihe von Jahren vom Völkerbund und freien Handel überhaupt ausschließt, so blieb nur noch ein Mittel, zum Ziel zu gelangen und dem Deutschtum in China einen letzten schweren Schlag zu versetzen, von dem es sich nicht so schnell würde erholen können, und das war eben die Entfernung aller noch dort verbliebenen Deutschen. Schon im Juli v. J. waren die feindlichen Pläne zur Verschiffung der China-Deutschen der Verwirklichung nahe gewesen. Was sie letzen Endes noch verhindert hat, ob der energische Einspruch unserer Regierung vor der Ratifizierung des am 14. Juli im Haag unterzeichneten deutsch-englischen Abkommens über die Kriegsgefangenen und Zivilinternierten oder andere Ursachen, ist nicht geklärt, jedenfalls blieben unsere Landsleute draußen weiter ziemlich unbehelligt, bis im letzten Winter plötzlich Meldungen von der beabsichtigten Internierung sämtlicher Deutschen in China selbst kamen und schließlich am 1. Dezember, also nach Abschluß des Waffenstillstands, die bestimmt lautende Nachricht eintraf, daß der Anfang mit 50 Deutschen gemacht worden sei, die zu in diesem Zweck vorbereitete Tempel bei Peking gebracht wären; damals erst sollen auch die Deutschen aus dem Dienst der chinesischen Seezoll-, Salzsteuer- und Postbehörden entlassen worden sein. Man sieht, wie zögernd und widerstrebend die chinesische Regierung, die natürlich nicht das geringste Interesse an der Internierung der Deutschen und der Entlassung ihrer langjährigen tüchtigen deutschen Beamten haben konnte, dem hartnäckigen Wühlen und Drängen der Alliierten nachgekommen ist. Die Londoner Zeitung „The Globe“ schreibt am 18. Dezember: „Wir fürchten, daß die Alliierten sich keine richtige Vorstellung von dem gegenwärtigen Treiben in China und von der unbedingten Notwendigkeit der sofortigen Heimbeförderung der China-Deutschen nach Deutschland machen. Die Deutschen in China und besonders die Missionare machen den Chinesen klar, daß ihr Land tatsächlich den Krieg gewonnen und seinen besiegten Feinden nur aus Gnade einen Waffenstillstand gewährt hat. Zum Beweise berufen sie sich auf die Tatsache, daß die Deutschen trotz aller Forderungen seitens der Entente noch nicht aus China entfernt worden sind. Wenn wir noch darauf hoffen dürfen, die Chinesen entweder von unserem Sieg zu überzeugen oder den deutschen Machenschaften in China ein Ende zu bereiten, so ist die Ausweisung der Deutschen vor Unterzeichnung des Friedens unbedingt erforderlich. China wird natürlich versuchen, es mit beiden Parteien zu halten; wenn man aber der chinesischen Regierung mit Festigkeit entgegentritt, so wird sie sich schon unseren Wünschen fügen. Deutsche in China bedeuten eine Bedrohung für die ganze künftige Lage im fernen Osten.“

Die letzten Nachrichten zu Anfang März besagten, daß sämtliche Deutsche aus China ausgewiesen seien und nach der Heimat verschifft würden, die ersten beiden Transporte wären bereits mit begleitenden englischen Kriegsschiffen abgegangen, das gesamte deutsche Eigentum in China werde beschlagnahmt und verkauft werden, und aus dem Erlös werde man die Heimschaffungskosten begleichen. Jetzt sind die Engländer am langersehnten Ziel, jetzt können sie auch in China das veranlassen, was schon in allen feindlichen Staaten und in ihren Kolonien durchgeführt worden ist: die Liquidierung, d. h. die vollständige Vernichtung der deutschen Geschäftsunternehmen. Der Form nach wird es die chinesische Regierung betreiben, in Wirklichkeit werden die bestellten Liquidatoren feindliche, zumeist englische Konkurrenzhäuser sein, die dabei durch Einsicht in die Geschäftsbücher der Deutschen alle gewünschten Einzelheiten über den Geschäftsbetrieb, Kunden- und Lieferantenkreis, Warenumsatz, Preise und dergleichen wichtige Geschäftsgeheimnisse erhalten und infolgedessen in der Lage sein werden, nach Auflösung der deutschen Firma sich unschwer bei deren chinesischen Geschäftsfreunden und Kunden an ihre Stelle zu setzen, sofern das nicht schon längst die treuen Bundesgenossen, die geriebenen Japaner, getan haben sollten. Feindlichen Zeitungsnachrichten zufolge ist z. B. die Liquidation der Filialen der Deutsch-Asiatischen Bank in China, die von der chinesischen Regierung bereits am Tage der Kriegserklärung angeordnet wurde, in Schanghai dem Direktor der Hongkong & Shanghai Banking Corporation, in Peking dem Direktor der Banque Industrielle de Chine und in Tientsin ebenfalls einem Leiter der letzteren Bank anvertraut worden.

Aber die schädigenden Folgen der feindlichen Maßnahmen gehen noch weit über die angeführten hinaus: nicht nur der frühere deutsche Chinahandel soll zugrunde gerichtet werden, sondern man will auch seinen Wiederaufbau erschweren, wenn nicht unmöglich machen; dazu soll die mit der Entfernung der Deutschen verbundene Maßregel der Beschlagnahme und Veräußerung des gesamten deutschen Besitzes dienen; nicht nur werden die betroffenen Firmen und Privatleute dadurch in ihrem Vermögen aufs schwerste geschädigt, denn man wird ihr Eigentum zu niedrigen Preisen ver-

schleudern, sondern sie werden überdies durch den Verkauf ihrer Grundstücke und Häuser Verluste erleiden, die sich, selbst wenn der Besitz den Eigentümern mit dem vollen jetzigen Wert bezahlt würde, nie mehr ersetzen lassen. Der Grund und Boden in den alten Teilen der Fremdenniederlassungen der chinesischen Vertragshäfen, in denen sich in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts die meisten europäischen Firmen ankauften und ihre Geschäfts- und Wohnhäuser, die „Hougs", errichteten, ist seit langem gänzlich in festem Privatbesitz und bebaut, so daß schon seit Jahren neue Firmen keinen Platz mehr in den für den Geschäftsverkehr mit den Chinesen besonders wertvollen alten Stadtteilen fanden, sondern sich zum Schaden ihres Handels mit dem eigentlichen Geschäftsviertel ferngelegenen Grundstücken in Erweiterungen des ursprünglichen Niederlassungsgebietes begnügen mußten. Noch beschränkter in Zahl und deshalb ungleich wertvoller sind die Ufergrundstücke in den Niederlassungen, die zum Anlegen der Dampfer dienen und in deren möglichster Nähe sich die Speicher und Lagerhäuser befinden. Hierin waren wir allerdings besonders in Schanghai und am Jangtzestrom den anderen Nationen gegenüber schon von jeher im Nachteil, da es den deutschen Schiffahrtsfirmen fast gänzlich an günstigen Landeplätzen mangelte, ein Umstand, der vor einigen Jahren mit zu dem beklagenswerten Verschwinden unserer Flagge auf dem Jangtze beigetragen hat. Die durch die jetzige Heimbeförderung aller China-Deutschen geschaffene Lage wäre mithin die: die deutsche Kaufmannschaft ist einstweilen gänzlich aus China vertrieben, für die weniger kapitalkräftigen Firmen wird das aller Wahrscheinlichkeit nach die endgültige Entfernung bedeuten, denn sie haben während des Krieges zu große Verluste erlitten, als daß sie es, noch dazu bei den nunmehrigen Verhältnissen, wagen dürften, nach dem Friedensschluß abermals hinauszugehen und zu versuchen, wieder von vorn anzufangen. Schon die Reise- und Ausrüstungskosten für eine Chinareise sind nicht unbeträchtlich. Aber auch die größeren Firmen, die den Kampf nicht aufgeben werden, und diejenigen Mutigen, die trotz allem ihr Glück nochmals draußen versuchen wollen, sehen sich vor den ungeheuren Schwierigkeiten einer Neugründung; sie müssen erst den Grund und Boden finden und erwerben, wo sie ihr neues Heim errichten können, sie müssen Lagerhäuser und die ganze zum Geschäftsbetrieb notwendige Einrichtung beschaffen und dergleichen mehr, und das alles wird unendlich viel schwieriger und kostspieliger sein als vor 30 oder 20, ja selbst als noch vor 10 Jahren, zumal die Frage der geeigneten Unterkunft wird aus obigen Gründen kaum zu lösen sein. Eine Ausnahme würden vielleicht nur die beiden großen Häfen Tientsin in Nordchina und Hankau in Mittelchina am Jangtze machen, wo das Deutsche Reich seit 1895 von der chinesischen Regierung „für dauernd" gepachtete Niederlassungen besitzt, in denen die meisten der dortigen Firmen und Reichsangehörigen ansässig geworden sind. Vorausgesetzt ist dabei, daß die feindliche Beutegier wenigstens vor diesen Niederlassungen Halt macht, was durchaus noch nicht sicher erscheint, da schon seit langem immer wieder in der feindlichen ostasiatischen Presse die Forderung aufgetaucht ist, China solle die deutschen Niederlassungsverträge für aufgehoben erklären und die betreffenden Gebiete wieder in eigene Verwaltung nehmen oder einer anderen Nation überlassen.

Zu der Heimschaffung der Chinadeutschen sollen Schiffe benutzt werden, die chinesische Kulis aus Frankreich nach China zurückgebracht haben, in unwürdigen, in jeder Weise für Europäer ungeeigneten Schiffsräumen will man vor den Augen der Asiaten die Deutschen mit ihren Familien zusammenpferchen und dadurch zeigen, wie macht- und rechtlos sie nun sind und mit welcher Nichtachtung sie behandelt werden können. Sie sollen vor den Chinesen „das Gesicht — d. h. das Ansehen — verlieren" und als minderwertige, verächtliche Menschenklasse gekennzeichnet werden.

Man sieht, nirgendwo haben die Engländer brutaler und rücksichtsloser ihren nackten Interessenkrieg geführt als in China. Hoffen wir, daß deutsche Energie einst auch durch diese Krämerrechnung einen dicken Strich machen wird!

Die Industrie der Kunstdüngestoffe, ihre weltwirtschaftliche Bedeutung und Lage im und nach dem Kriege.

Von Prof. Dr. Walther Roth-Braunschweig.

(Fortsetzung und Schluß.)

III. Die Stickstoff-Frage.

Beim Stickstoff liegen die Verhältnisse chemisch und wirtschaftlich komplizierter als beim Kali und Phosphor, auch ist der Stickstoffdünger weitaus am teuersten[8]).

Der elementare Stickstoff, wie er in der Luft in unendlichen Mengen zur Verfügung steht, ist chemisch träge und nur durch Gewaltmittel dazu zu bringen, mit anderen Elementen zu chemischen Verbindungen zusammenzutreten. Der Grund scheint folgender zu sein: im Molekül des elementaren Stickstoffs ($N \equiv N$) sind die beiden Atome ganz besonders fest miteinander verknüpft. Damit der Stickstoff aber z. B. mit Sauerstoff zu Stickoxyd (NO) oder mit Wasserstoff zu Ammoniak (NH_3) zusammentreten kann, müssen die beiden Stickstoffatome erst auseinander gerissen werden: $N \equiv N + O : O = 2\,NO$ bzw. $N \equiv N + 3\,H - H = 2\,NH_3$. Das aber erfordert einen erheblichen Arbeitsaufwand, ganz gleich, ob bei der Bildung der chemischen Verbindung Wärme frei wird, wie beim Ammoniak, oder Wärme zugeführt werden muß, wie beim Stickoxyd. Nur der elementare Stickstoff zeigt diese Reaktionsträgheit, der einmal in eine chemische Verbindung gezwungene nicht mehr, dieser

[8]) 1913 kostete im Großhandel 1 kg Stickstoff: im Chilesalpeter 1,43, im Ammonsulfat 1,37, im Kalkstickstoff 1,18, im Norgesalpeter 1,37 Mark; 1 kg Phosphorsäure: im Superphosphat 0,34, im Thomasmehl 0,25 Mark; 1 kg Kali: im billigen Kainit 0,10, im 40prozentigen Kalidüngesalz 0,155 Mark.

nimmt vielmehr an chemischen Umsetzungen in normaler Weise teil. Einmal aus den chemischen Fesseln entschlüpft, zeigt er wieder die alte Trägheit.

Keine höher organisierte Pflanze vermag elementaren Stickstoff aufzunehmen, zu „assimilieren". Dabei ist der Stickstoff für alles Leben ein schlechtweg unentbehrlicher Baustein, denn er ist ein integrierender Bestandteil des Lebensträgers Eiweiß. Die Zufuhr von chemisch gebundenem Stickstoff ist also für jede Pflanze, die gedeihen und Frucht tragen soll, eine Notwendigkeit. Die Höhe der Stickstoffdüngung bestimmt in erster Linie den Ernteertrag: man rechnet pro Doppelzentner Stickstoffdünger einen Mehrertrag von etwa 3—4 dz Korn, bzw. 20 dz Kartoffeln oder Zuckerrüben, von etwa 30 dz Futterrüben. Der Mangel an Stickstoffdünger ist ein Hauptgrund für unsere mäßigen Kriegsernten[9]).

Da man viel Energie anfwenden muß, Stickstoff chemisch zu binden, ist es ein allgemeines, man kann sagen weltwirtschaftliches Problem, mit dem Bestande an chemisch gebundenem Stickstoff pfleglich umzugehen, dafür Sorge zu tragen, das Freiwerden von Stickstoff möglichst zu hindern, vielmehr den Bestand zu mehren.

Verbrennt man Steinkohle, die stets 1—2 Prozent chemisch gebundenen Stickstoff enthält, so wird der Stickstoff in elementarer Form frei, ist also für den organischen Kreislauf verloren. Zwar können gewisse Bakterienarten, die im Humusboden leben und mit Leguminosen wie Lupine oder Seradella in eine Wirtschaftsgemeinschaft („Symbiose") treten können, den elementaren Stickstoff assimilieren; darum das Bestellen von ganz mageren Äckern mit Lupinen als Vorfrucht und das Unterpflügen der mit salpeterhaltigen Bakterienknöllchen besetzten Wurzeln. Aber dieser Stickstoffgewinn wird überkompensiert durch die Verluste beim Verbrennen von Kohle und durch die Tätigkeit gewisser anderer Bakterienarten, die beim Assimilieren von stickstoffhaltiger Nahrung den Stickstoff in elementarer Form abspalten. Die stickstoffbindenden und freimachenden, die sogenannten nitrifizierenden und denitrifizierenden Bakterien, arbeiten also gegeneinander.

Aus welchen Hauptposten setzt sich nun unser Bestand an chemisch gebundenem Stickstoff zusammen?

---

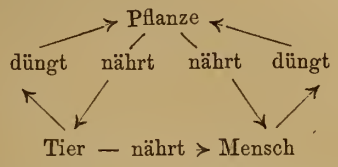
[9])

	Million t Getreide (ohne Elsaß-Lothringen)	Kartoffeln
1913	29,61	52,85
1914	26,03	44,70
1915	21,10	52,38
1916	21,57	24,69
1917	14,79	34,41
1918	17,41	29,47

	Doppelzentner pro ha		mit Elsaß-Lothringen
	1913	1918	1909—13
Weizen*)	24,04	17,13	21,4
Roggen	19,07	13,93	18,2
Gerste	22,22	16,54	20,7
Hafer	21,97	14,33	19,7
Kartoffeln	159,15	108,06	137,0

*) Vgl. die französischen Erträge im Kaliartikel (Aprilheft, S. 105).

1. Aus dem „rezenten" Stickstoff in den lebenden Pflanzen, Tieren und Menschen, der wie alle Bestandteile der lebenden Welt dem bekannten Kreislauf unterworfen ist:



Bei keinem Element treten in dem Kreislauf so große Verluste ein wie beim Stickstoff, teils infolge der hohen Löslichkeit mancher stickstoffhaltiger Verbindungen, in den Dejekten, namentlich des Harnstoffs, vor allem aber weil die denitrifizierenden Bakterien bei der unsachlichen Behandlung der sich leicht zersetzenden Jauche große Mengen von Stickstoffverbindungen zerstören. Selbst in der hochentwickelten deutschen Landwirtschaft gehen dadurch — in den großen, namentlich aber in den kleinen Wirtschaften — jedes Jahr Werte im Betrage von vielen hundert Millionen verloren.

2. Aus dem Stickstoff von fossilem Pflanzeneiweiß in der Stein- und Braunkohle. Dieser Stickstoff geht beim Verbrennen der rohen Kohle vollständig verloren, kann aber beim Verkoken oder Vergasen znm Teil, nie vollständig, gewonnen werden. Dabei wird die Hauptmenge in Form von Ammoniakgas NH_3 abgespalten, das meist in Schwefelsäure aufgefangen wird und das feste Salz Ammonsulfat $(NH_4)_2SO_4$ gibt. Je mehr Hüttenkoks hergestellt, je mehr Gas oder Koks gebrannt wird, desto größer ist die Ausbeute eines Landes an Ammonsulfat, vorausgesetzt, daß man die Nebenprodukte der Kokereien sorgfältig auffängt (s. u.).

3. Aus dem Stickstoff im Salpeter. Wo sich noch jetzt Kalk-, Natron- und Kalisalpeter, je nach der Art der im Boden vorhandenen Salze, bildet (Mauersalpeter, Salpeterplantagen, Bengalsalpeter), liegt ein Spezialfall von 1. vor, denn es handelt sich um rezenten Stickstoff, der [in verhältnismäßig geringen Mengen] durch Bodenbakterien oxydiert wird. Anders beim Chilesalpeter, dessen Vorräte sich nach Millionen von Tonnen beziffern: die letzte Schätzung lautete 200 Millionen t. Über die Entstehung der riesigen Lager an der peruanischen und chilenischen Küste ist man sich nicht ganz klar. Der hohe Gehalt an Natron, der geringere an Kali, der kleine, aber typische an Jod weist entschieden auf marinen Ursprung hin. Möglicherweise sind dort auf altem gehobenen Meeresboden Riesenmengen von Meerespflanzen (Tang, vgl. den Kaliartikel) verrottet, deren stickstoffhaltige Bestandteile durch Bakterien oxydiert wurden und mit den Natriumsalzen des Bodens schließlich unreinen Natronsalpeter $NaNO_3$ gaben.

Von diesen drei Posten scheidet der erste für unsere wirtschaftlichen Betrachtungen aus. Der Chilesalpeter ist bekanntlich lange Zeit der einzige Stickstoffkunstdünger gewesen, der in großen Mengen auf die Äcker aller Länder gegeben wurde und erst in den letzten beiden Jahrzehnten im Ammonsulfat und den synthetischen Stickstoffverbindungen Konkurrenten erhielt. Die Salpeterfelder sind seit dem Salpeterkriege (1880) im alleinigen Besitze

Chiles, dessen Finanzen in dem Ausfuhrzoll auf Salpeter ($52^1/_2$ sh. pro t) eine sehr gesunde Basis haben. Chile nutzt sein Monopol also direkt aus, was Deutschland beim Kali bekanntlich niemals getan hat. Vor dem Kriege war Deutschland Chiles bester Kunde. Von unserer Salpetereinfuhr — 1910—13 im Mittel 740000 t pro Jahr, im Wert von etwa 150 Millionen Mark — nahm die deutsche Landwirtschaft 65—75 Prozent auf, den Rest die chemische und namentlich die Sprengstoffindustrie. Denn das ist bekanntlich die andere Seite des Stickstoffproblems: fast alle Sprengstoffe und Treibmittel enthalten Salpeter, wie das alte Schwarzpulver, oder sind wie die modernen brisanten und rauchschwachen Pulver organische Derivate der Salpetersäure. Daß die Sprengstoffindustrie im Grunde den Sauerstoff des Salpeters benutzt, die Landwirtschaft nur den Stickstoff, tut nichts zur Sache. Mit Kriegsbeginn mußten alle Salpetervorräte zur Verfügung der Heeresleitung stehen; bei dem über alles Erwarten großen Munitionsverbrauch mußten, da sich der Krieg in die Länge zog, auch die Ammonsulfatvorräte der Landesverteidigung dienstbar gemacht werden. Es war nicht lange vor dem Kriege gelungen, nach einem von Ostwald ausgearbeiteten, später noch verbesserten Verfahren Ammoniak NH_3 durch den Luftsauerstoff zu Salpetersäure HNO_3 zu oxydieren[10]). Unsere Ammonsulfatausbeute aus Kokereien usw. war in den letzten Friedensjahren auf über 500000 t gestiegen und hatte die englische überflügelt. Denn in so gut wie allen Kokereien in Deutschland wurden die Nebenprodukte restlos aufgefangen und verwertet, was in den feindlichen Ländern erst im Laufe des Krieges unter dem Zwang der Not allgemeiner durchgeführt wurde. So sparten wir trotz immer reichlicherer Versorgung unserer Landwirtschaft mit Stickstoffdünger Salpeter und konnten noch in steigendem Maße Ammonsulfat ausführen.

In den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts hatte der englische Chemiker und Physiker Crookes auf die baldige, allerdings zu früh angesetzte Erschöpfung der chilenischen Salpeterlager hingewiesen und gefordert, daß man alles daran setze, die unendlichen Stickstoffmengen der Luft nutzbar zu machen.

In den letzten zehn Friedensjahren war es durch emsige Arbeit namentlich deutscher Theoretiker und Praktiker gelungen, praktisch verwendbare Methoden auszuarbeiten, um den Luftstickstoff dem Menschen dienstbar zu machen.

Wir können nur die wichtigsten Methoden und auch diese nur in ganz großen Zügen unter Fortlassung aller Einzelheiten und Modifikationen behandeln.

1. Da sich Stickstoff mit Sauerstoff unter Wärmeabsorption verbindet, bildet sich nach einem grundlegenden Naturgesetz (dem sogenannten Prinzip des kleinsten Zwanges) um so mehr Stickoxyd NO, je höher die Temperatur ist. Bei 3000° kann man aus Luft höchstens 5 Prozent Stickoxyd erhalten, doch muß man sich in der Technik aus verschiedenen Gründen mit einer noch kleineren Ausbeute zufrieden geben. Eine Temperatur von etwa 3000° herrscht im elektrischen Lichtbogen. Um Stickoxyd gewinnbringend in technischem Maßstabe herzustellen, sind also große Mengen außerordentlich billiger elektrischer Energie notwendig, wie sie uns selbst bei der wirtschaftlich besten Ausnutzung der großen Braunkohlentagebauten, unserer billigsten Energiequelle, kaum zur Verfügung stehen. Man ist vielmehr auf sehr große Wasserkräfte angewiesen, wie sie in Europa fast nur Norwegen besitzt. Neben den großen norwegischen Luftstickstoffwerken in Notodden, am Rjukan usw. kommen die Fabriken in Tirol (Patsch an der Brennerstraße), in den französischen Alpen, den Pyrenäen und in Nordamerika kaum in Betracht, von den deutschen Versuchen ganz zu schweigen. Aber die gesamte Ausbeute (ca. 70000 t pro Jahr; jetzt vielleicht etwas über 100000) schlägt neben den anderen künstlichen Stickstoffverbindungen kaum zu Buch. Das Verfahren hat im Grunde, als zu kompliziert, keine große Zukunft.

2. Da Ammoniak NH_3 aus den Elementen Stickstoff und Wasserstoff unter Wärmeentwicklung entsteht, bildet sich nach dem Gesetz des kleinsten Zwanges um so weniger Ammoniak, je höher die Temperatur ist; bei der enormen Reaktionsträgheit des Stickstoffs darf man aber andererseits unter eine gewisse Temperatur (etwa 4—500°) nicht hinunter gehen, denn die Reaktionsgeschwindigkeit nimmt mit sinkender Temperatur sehr rasch ab. Um eine wirtschaftliche Ausbeute zu erzielen, muß man die Einstellung des Gleichgewichts zwischen Stickstoff und Wasserstoff einerseits und Ammoniak andererseits durch die Anwesenheit von Kontaktkörpern, sogenannten Katalysatoren, in diesem Falle „Knupplerstoffen", beschleunigen. Da das Gasvolumen bei der Bildung von Ammoniak aus den Elementen abnimmt (auf die Hälfte), steigt die Ammoniakausbeute (wieder nach dem Prinzip des kleinsten Zwanges) mit zunehmendem Druck stark an. Man muß also unter möglichst hohem Druck, bei möglichst tiefer Temperatur und mit möglichst wirksamen Kontaktkörpern arbeiten: ein Rattenkönig schwierigster technischer Probleme. Denn bei hohem Druck und den in Anwendung kommenden hohen Temperaturen ist das Eisen der Apparate für Wasserstoff durchlässig. Ferner muß man, um Knallgasexplosionen zu verhüten, auf absolute Abwesenheit von Sauerstoff (Luft) in den verwendeten Gasen Wasserstoff und Stickstoff achten; schließlich mußten geeignete und in größeren Mengen zugängliche Katalysatoren erst gefunden werden. Diese sind aber gegen gewisse Verunreinigungen der Gase (sogenannte Kontaktgifte) ganz außerordentlich empfindlich. 1908 war es aber Prof. Haber im Verein mit den Chemikern der Badischen Anilin- und Sodafabrik Bosch und Mittasch gelungen, all diese Schwierigkeiten zu überwinden, und die außerordentlich kühne, aber vielversprechende „Hochdrucksynthese des Ammoniaks" war für die technische Durchführung im großen, sogar im ganz großen Stil betriebsfertig. Der vor

[10]) Vgl. den inhaltreichen, wenn auch z. T. tendenziösen Vortrag von Camille Matignon, übersetzt in den „Dokumenten" S. 1349ff. (Sept. 1917). Dort werden die deutschen Leistungen offen anerkannt.

dem Kriege am Rhein in der Nähe von Mannheim errichteten Fabrik schlossen sich während des Krieges neue, weit größere im Braunkohlenrevier der Provinz Sachsen an, die für unsere Munitionsfabriken riesige Ammoniakmengen herstellten, nach Angaben in feindlichen Zeitungen 1917 100000, 1918 200000 t, der fünffachen Menge Sulfat entsprechend. Um Wasserstoff zu erzeugen, ist eine gewisse Energiemenge erforderlich, die wir mittels Braunkohle in der unmittelbaren Nachbarschaft des Tagebaus genügend billig beschaffen können; der weitere Betrieb der Ammoniakfabrik erfordert nur einen sehr geringen Energieaufwand.

3. Das dritte, hier in Betracht kommende Verfahren ist ebenfalls rein deutschen Ursprungs, es steht in Bezug auf den Energiebedarf in der Mitte zwischen den beiden genannten[11]). Es hat den Vorteil, daß das Ausgangsprodukt, das Kalziumkarbid, sehr geeignet ist, um mittelgroße Energiemengen (Wasserkräfte) nützlich zu verwenden. Das im elektrischen Ofen hergestellte Karbid vermag unter dem Einfluß starker lokaler Erhitzung oder gewisser Kupplerstoffe bei Rotglut Stickstoff chemisch zu Kalziumzyanamid zu binden, nach der Gleichung $CaC_2 + N_2 = CaCN_2 + C$. In Deutschland begannen zunächst zwei große Fabriken mit der Herstellung von „Kalkstickstoff", die mit der Wasserkraft der aus dem Chiemsee strömenden Alz arbeitende in Trostberg (1907) und die in Knappsack bei Cöln, die Braunkohlenenergie verwendet. Die Jahresproduktion jeder Fabrik war vor dem Kriege etwa 30000 t. Später wurden in Mittel- und Ostdeutschland weitere Fabriken errichtet. Eigentlich sollte der Kalkstickstoff während des Krieges den Stickstoffdünger für unsere Landwirtschaft darstellen, doch wurden steigende Mengen auf Ammoniak und Salpetersäure (Munition) verarbeitet, so daß unsere Landwirtschaft an Stickstoffdünger Mangel litt. Das Gleiche gilt für die anderen Länder, die zwar Chilesalpeter einführen konnten, von dem aber fast nichts für die Landwirtschaft übrig blieb. (Vgl. die zahlreichen einschlägigen Artikel in den Dokumenten.)

Während die Fabrikation von Salpetersäure über das Stickoxyd hauptsächlich in Norwegen betrieben wurde und die Ammoniaksynthese auf Deutschland beschränkt blieb, entstanden Kalkstickstoffwerke in allen Ländern, die über mittelgroße Wasserkräfte verfügen; die Zahl der Werke nimmt noch immer zu. Namentlich die Alpen umgeben sich mit einem Kranz solcher Werke. Die Weltproduktion, die 1914 200000 t betrug, stieg 1916 auf fast eine Million t, von der Deutschland fast die Hälfte lieferte, seitdem ist unsere Produktionsfähigkeit auf 600000 t gestiegen.

Das Produkt des ersten Verfahrens ist eine ziemlich verdünnte Salpetersäure, die durch den billigen Kalk abgesättigt wird. Das zweite Verfahren liefert primär reines Ammoniak, das mit Säuren (meist Schwefelsäure, neuerdings auch Salz- und Salpetersäure) neutralisiert wird. Sekundär kann man aus dem Ammoniak Salpetersäure, Harnstoff sowie zahlreiche Derivate herstellen. Einen Begriff von den Schwierigkeiten, die auftreten, sobald die Ausbeute eines Verfahrens um eine oder gar zwei Zehnerpotenzen gesteigert werden soll, einen Begriff von der geleisteten Arbeit und der Mannigfaltigkeit der hergestellten Stickstoffverbindungen gibt der interessante Vortrag von Bosch auf dem Bunsen-Kongreß 1918[12]).

Der Stickstoff des dritten Verfahrens ist wohl der wandlungsfähigste, da man ihn leicht in Ammoniak-, Harnstoff- und Zyanid-Stickstoff überführen kann. Neuerdings kombiniert man mehrfach, z. B. in Norwegen, das erste und dritte Verfahren und stellt aus verdünnter Salpetersäure und Ammoniak [aus Kalkstickstoff] Ammoniumnitrat NH_4NO_3 dar. Dieser stickstoffreichste Düngstoff ist zurzeit Mode, da seine beiden Komponenten, die Säure wie die Base, ausgenutzt werden, und die Säure nicht wie bei dem früher ausschließlich verwendeten Sulfat für die Pflanze Ballast ist Neben diesen drei bewährten Verfahren, von denen das erste, kniffeligste in mehreren Modifikationen benutzt wird, gibt es andere, die sich nicht recht haben durchsetzen können, und neue, von denen man noch wenig Einzelheiten kennt (s. u.).

Die drei Stickstoffdünger Salpeter, Ammonsalz und Kalkstickstoff sind in der Verwendung recht verschieden: der Chilesalpeter und der norwegische Kalksalpeter können von den Pflanzen direkt aufgenommen und verarbeitet werden, bei ihrer hohen Löslichkeit wirken sie sehr rasch und können auf die schon weit entwickelte Pflanze als Kopfdünger (Stimulans) gegeben werden. Das Ammonsulfat ist weniger löslich und muß vor der Verwertung in der Pflanze erst durch die Bodenbakterien zu einem salpetersauren Salz oxydiert werden, der Dünger wirkt also langsamer, aber da er vom Regen weniger leicht ausgewaschen wird, nachhaltiger. Sein Stickstoff wird fast so gut ausgenutzt wie der Salpeterstickstoff. Ungünstiger steht es mit dem Kalkstickstoff, der an sich etwas stickstoffreicher ist als Chile- oder Norgesalpeter und als Ammonsulfat. Aber sein Stickstoff kann nur in mehreren Etappen in Salpeterstickstoff übergehen. Durch Nebenreaktionen können im Boden den Pflanzen schädliche Stoffe entstehen, so daß der Kalkstickstoff vor der Aussaat gegeben werden muß. Die besten Dienste leistet er auf humosem, stark bakterienhaltigen Boden, aber auch dort wird sein Stickstoff weniger gut ausgenutzt als der des Salpeters und der Ammonsalze.

Das alte Problem der chemischen Eroberung der Luft ist also in Deutschland trotz dessen nur mittelgroßen Energiequellen am weitesten gediehen; wir können, wenn unsere Werke im vollen Betriebe sind, ohne Auslandslieferungen auskommen, ja sogar erhebliche Mengen Stickstoffdünger exportieren (s. u.). Für die wenigen Fälle, wo die salpeter-

[11]) Mit einem Kilowattjahr kann man nach einer englischen Angabe mit dem Lichtbogenverfahren 130 kg Stickstoff binden, nach dem Ammoniakverfahren 830 kg, nach dem Kalkstickstoffverfahren 380 kg. — Nach anderen Angaben divergieren die Ausbeuten für die gleiche Energiemenge noch stärker.

[12]) Zeitschr. f. Elektrochemie, **24** (1918), S. 361ff.

sauren Salze schlecht entbehrt werden können, z. B. beim Zuckerrübenbau, haben wir die Möglichkeit aus dem Luftstickstoff Nitrate herzustellen.

Wie steht es nun mit den anderen Großstaaten? Die Vereinigten Staaten mit ihrer enormen Kohlen- und Eisenproduktion, die fast so groß, bzw. größer sind als die letzten Friedenserzeugungen von Deutschland + England haben ihre Ammonsulfatgewinnung aus Kokereien im Kriege so stark vermehrt, daß sie auf Ausfuhr arbeiten. Dazu kommen neuerdings mehrere Stickstoffwerke im Staate Ohio, die, wie es scheint, aus Kalkstickstoff Ammoniak und daraus Salpetersäure bzw. Ammonnitrat herstellen (200 000 t im Jahr). Andere Werke, die ebenfalls schon im Betrieb zu sein scheinen, arbeiten nach neuen Methoden. Diese sind in der ohnehin schon recht komplizierten Stickstoffrechnung neue große Unbekannte; denn wir kennen die Verfahren nur aus kurzen, zwei Jahr zurückliegenden, allerdings sachverständigen Artikeln[13]). Die Amerikaner neigen in wissenschaftlichen und technischen Dingen dazu, ihre eigenen Leistungen sehr hoch einzuschätzen, andererseits müssen wir uns nach den Kriegserfahrungen davor hüten, Amerika zu unterschätzen.

Man will in den neuesten Werken aus Soda, Kohle und Eisen (als Kupplerstoff) bei dunkler Rotglut Luftstickstoff zu Natriumzyanid NaCN binden, ferner will die General Chemical Co. in einer Abwandlung des Haberschen Verfahrens Ammoniak bei tieferer Temperatur und niedrigerem Druck, als die Badische Anilin- und Soda-Fabrik verwendet, darstellen. Jedenfalls wird Amerika trotz des gesteigerten einheimischen Bedarfs als starker Konkurrent Deutschlands und Chiles auf dem Weltmarkte auftreten. Ernsthafte Versuche, das Haber-Verfahren durchzuführen, macht auch England, doch ist aus den Nachrichten nicht genau zu entnehmen, ob schon positive Resultate vorliegen. In Frankreich scheint man die großen Wasserkräfte der Alpen (einen hochwertigen und im Kriege gut ausgebauten Steinkohlenersatz) hauptsächlich zur Herstellung von Karbid und Kalkstickstoff zu verwenden. Man spricht von der Errichtung von Ammoniakfabriken, scheint aber der wirklich sehr großen technischen Schwierigkeiten noch nicht Herr zu werden.

England, das in der Herstellung von synthetischen Stickstoffverbindungen hinter Amerika und Deutschland zurücksteht, benutzt seine politisch und maritim bevorzugte Lage, um den Vertrieb von Chilesalpeter in Europa an sich zu reißen. Es macht in Chile sehr große Käufe (etwa. 700000 t) auf der Basis 13—13,5 sh. pro span. Zentner (46 kg) fob, während der Preis vor dem Kriege 6—7 sh. war. Es will nach ausgiebiger Belieferung der eigenen Landwirtschaft mit gutem Profit weiter verkaufen.

Daß die chilenische Produktion und Verschiffung im Kriege nach anfänglichem Stocken stark gestiegen ist, daß namentlich die Vereinigten Staaten und England weit größere Salpetermengen zur Munitionsherstellung aufgenommen haben, als wir je für unsere Landwirtschaft verwendeten, ist allbekannt[14]).

Chile sucht seinerseits zur besseren Verwendung seiner großen Vorräte, die nun nicht mehr in die Munitionsfabriken wandern, (z. T. erfolglos) mit den europäischen Staaten direkte Abschlüsse von Regierung zu Regierung zu machen, von denen auch die zahlreichen deutschen Officinas, die sich im Kriege möglichst zurückgehalten haben, Vorteil hätten. Daneben will Chile zur besseren Ausnutzung auch der weniger wertvollen Vorkommen die Erhebung des Ausfuhrzolls elastisch machen, den Gestehungskosten anpassen. Kurz auch Chile trägt den veränderten Verhältnissen, namentlich der Konkurrenz des Luftstickstoffs, nach Möglichkeit Rechnung.

Bei so großem Angebot an Stickstoffdünger aller Art werden die Preise auf dem Weltmarkt voraussichtlich erheblich sinken, da ja auch die Frachtkosten für den Chilesalpeter heruntergehen (vgl. S. 162). Das Ammonsulfat der Kokereien verträgt als ein fast automatisches Nebenprodukt einer kräftigen Großindustrie die Preisreduktion am ersten. Über die Regelung der deutschen Stickstoffwirtschaft, an der das Reich ja stark beteiligt ist, wird zurzeit verhandelt. Die Preisbildung und die Gestaltung des Weltmarktes läßt sich noch sehr wenig übersehen, besonders da wir über die Herstellungskosten des Ammoniaks nach Haber-Bosch, unseres größten Aktivpostens, keine authentischen Angaben besitzen. Mir ist nur eine etwas zurückliegende amerikanische Preisschätzung für die verschiedenen Stickstoffdünger bekannt, deren Basis, die Preise für Arbeitskräfte, Rohmaterialien und Kapital, inzwischen für kein Land mehr gelten. Namentlich die Gestaltung des Arbeitsmarktes läßt sich zurzeit ja nirgends übersehen. Jene Zahlenverhältnisse — nur darauf kommt es ja an — können also nur dann eine ungefähre Geltung haben, wenn sich die Arbeitsverhältnisse in allen Ländern in ungefähr der gleichen Richtung entwickeln.

1 t Stickstoff kostete im Januar 1917 nach Parsons:

in 35prozentiger Salpetersäure (Lichtbogenverfahren)	170 Dollar
im Kalkstickstoff	122 „
im Ammoniak nach Haber-Bosch	119 „
„ „ aus Kalkstickstoff	150 „
„ „ nach dem Verfahren der General Chemical Co.	97 „

In England würde sich der Preis von einer Tonne synthetischem Ammoniak „unter normalen Bedingungen“ auf 12 Pfund Sterling stellen, das würde 59 Dollar für die Tonne Stickstoff ausmachen; die normalen Bedingungen, d. h. Friedens-

[13]) Vgl. „Dokumente“, S. 1765 ff. und 1774 ff. Ferner Chemiker-Zeitung 1918, S. 73 ff. und 77 ff.

[14]) Millionen t $NaNO_3$

	Produktion	Verschiffung	davon in die USA.	Zahl der arbeitenden Officinas
1913	2,77	2,74	0,55	ca. 130
1914	2,46	1,85	0,58	—
1915	1,76	2,03	0,93	ca. 30
1916	2,92	2,99	1,31	ca. 60
1917	3,00	2,75	1,71	—
1918	ca. 3,0	ca. 3,2	2,0	ca. 120
1919	geschätzt 3,5.			

preise, werden aber sobald nicht wieder eintreten. Der Preis des Chilesalpeters ist zurzeit noch erheblich höher als der der synthetischen Produkte.

Jedenfalls dürfte unser synthetisches und Kokereiammoniak in Europa konkurrenzfähig sein. Unsere Produktionsfähigkeit soll nach einer Bemerkung vom Regierungstisch im letzten Kriegsjahre so groß sein, daß wir mehr Stickstoff binden können, als in der jährlichen Salpeterförderung Chiles enthalten ist, das wären gut 500 000 t; nach einer anderen, genaueren Schätzung können wir produzieren:

Ammonsulfat aus Kokereien usw.	600 000 t	102 000 t	Stickstoff
Synthetisches Ammonsulfat	1 000 000 t	200 000 t	„
Kalkstickstoff	600 000 t	120 000 t	„
	Summe . .	440 000 t	Stickstoff

das wäre das Doppelte unseres landwirtschaftlichen Verbrauchs vor dem Kriege. Um unsere Ernteerträge zu steigern, müssen wir jetzt erheblich mehr Stickstoffdünger geben. Da sich unsere Werke aber leicht erweitern lassen, bleibt jedenfalls genügend Exportgut übrig — falls in Deutschland gearbeitet wird. Zwei Dinge fürchteten unsere Feinde vor dem Kriege: die bessere Durchbildung unserer Ingenieure, Chemiker und Kaufleute und den deutschen „Arbeitsfanatismus". Zurzeit schädigt uns die „Arbeitslosigkeit", der Mangel an Kohle aller Art, an Schwefelsäure und Transportmitteln derart, daß nicht einmal die Versorgung unserer einheimischen Landwirtschaft sicher gestellt ist, daß wir trotz aller Riesenanlagen und aller Arbeit auf dem Gebiet der Stickstoffverwertung einer Mißernte entgegen gehen, daß wir den stärksten Aktivposten des Krieges, die wirtschaftliche Eroberung der Luft, unsere einzige Eroberung, infolge der unseligen inneren Zustände nicht ausnutzen können, importieren müssen, wo wir unter normalen Verhältnissen exportieren könnten, so daß wir es später auf dem Weltmarkte ganz unnötig schwer haben werden! Zurzeit stehen unserer Landwirtschaft 6000 t chemisch gebundener Stickstoff zur Verfügung!

Damit wir unsere Stickstoffwerke, namentlich die in der Braunkohlengegend, in Betrieb halten, um überhaupt bestehen zu können, ist Arbeit, Arbeit und noch einmal Arbeit notwendig, Arbeit bis zum Äußersten!

Weltwirtschafts-Chronik.

Wirtschaftsstatistik vom 1.—31. März 1919.

Bearbeitet vom Bankprokuristen E. Auburtin-Berlin.

Banksätze.

Berlin	5 %	Rom	5 %
London	5 %	Madrid	4 %
Paris	5 %	Kopenhagen	5½ %
Wien	5 %	Stockholm	7 %
Petersburg	6 %	Schweiz	5½ %
Amsterdam	4½ %	Norwegen	6 %
Bukarest	5 %	Brüssel	6 %

Ausweise der Zentralbanken.

Deutsche Reichsbank (in Millionen Mark).

	28. Febr.	7. März	15. März	23. März
Goldbestand	2 245	2 244	2 239	2 188
Silberbestand	21	21	21	21
Darlehnskassenscheine	5 932	6 018	5 947	6 108
Wechsel	27 349	26 519	28 525	27 594
Lombard	9	11	13	6
Effektenbestand	141	141	137	137
Notenumlauf	24 102	24 247	24 351	24 502
Giroguthaben	11 830	10 899	13 061	11 967

Bank von England (in Millionen Pfund Sterling).

	6. März	13. März	19. März	27. März
Barvorrat	81.28	82.43	83.41	84.25
Guthaben der Privaten	128.73	125.87	121.83	121.76
Guthaben des Staates	25.70	24.35	27.12	25.62
Wechsel	84.73	83.58	80.84	79.45
Notenumlauf	71.69	71.40	72.20	73.64
Verhältnis der Reserven zu den Passiven	18.52 %	19.61 %	19.90 %	19.71 %

Bank von Frankreich (in Millionen Franken).

	6. März	13. März	20. März
Gold im Inland	3 558	3 559	3 561
Gold im Ausland	1 978	1 978	1 978
Silberbestand	314	314	314
Guthaben im Ausland	1 826	1 727	1 721
Wechsel	2 001	2 013	1 992
Vorschuß an den Staat	21 100	21 400	21 550
Vorschuß an die Verbündeten	3 565	3 570	3 575
Notenumlauf	33 091	33 234	33 262
Giroguthaben	2 570	2 715	2 766

Schweizerische Notenbank (in Millionen Franken).

	22. Febr.	1. März	7. März	15. März	22. März
Goldbestand	410	409	409	409	413
Silberbestand	64	65	64	64	65
Wechsel	449	435	431	434	455
Lombard	45	47	45	39	38
Notenumlauf	845	891	885	882	879
Giroguthaben	149	102	98	105	121

Schwedische Reichsbank (in Millionen Kronen).

	1. März	8. März
Barbestand	288	288
Auslandsguthaben	?	?
Wechsel	173	168
Giroguthaben	149	95
Notenumlauf	845	892

Bank von Norwegen (in Millionen Kronen).

	7. Febr.	15. Febr.	22. Febr.
Barbestand	121	121	121
Auslandsguthaben	65	64	64
Wechsel und Lombard	390	386	387
Giroguthaben	104	98	108
Notenumlauf	412	409	409

Niederländische Bank (in Millionen Gulden).

	22. Febr.	1. März	8. März	15. März
Barbestand . .	677	677	676	675
Wechselbestand	92	112	109	117
Lombard . . .	182	188	208	193
Giroguthaben .	64	72	69	76
Notenumlauf .	1 000	1 018	1 009	1001

Bank von Spanien (in Millionen Peseten).

	21. Febr.	1. März	8. März	15. März	22. März
Goldbestand . .	2 228	2 228	2 228	2 256	2 258
Silberbestand .	646	648	645	646	877
Wechsel . . .	?	?	928	988	901
Lombard . . .	446	446	390	390	412
Giroguthaben .	1 074	1 072	1 089	1 115	?
Notenumlauf .	3 436	3 457	3 476	3 474	3 463

New Yorker Clearinghouse Banken (in Millionen Dollar).

	8. März	15. März	22. März	31. März
Vorschüsse . .	4 834	4 950	4 882	4 837
Barvorrat . . .	894	869	971	891
Depositen . . .	4 001	3 052	4 139	4 057
Notenumlauf .	36	36	36	37

Österreichisch-Ungarische Staatsbank (in Millionen Kronen).

	15. Febr.	23. Febr.	28. Febr.	7. März
Metallschatz	337	338	336	335
Escompte	2 810	2 808	2 808	2 807
Darlehen	9 245	9 284	9 318	9 328
Darlehnsschuld Österreichs . .	22 034	22 034	22 034	22 034
Darlehnsschuld Ungarns . . .	10 078	10 374	10 374	10 647
Kassenscheinforderung an Österreich	4 572	4 543	4 525	4 507
Kassenscheinforderung an Ungarn	2 616	2 600	2 590	2 579
Banknotenumlauf	37 572	37 716	37 569	37 143
Kassenscheinumlauf	7 189	7 144	7 115	7 086
Giroguthaben	6 909	7 072	7 216	7 905

Die Ausweise der **Italienischen Banken** und der **Bank von Dänemark** waren nicht erhältlich.

Die **Russische** und **Belgische Staatsbank** veröffentlichen keine Bilanzen.

Amtliche Devisenkurse am 31. März 1919:

Berlin.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Holland	440,—	170,—	Schweiz	217¾	80,—
Dänemark	271,—	112,50	Wien	47,95	85,—
Schweden	290¾	112,50	Madrid	159,—	80,—
Norwegen	281¾	112,50	Petersburg	—	216,—
Helsingfors	101¾	81,—			

Wien.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	208,20	117,60	Stockholm	606,75	132,30
Amsterdam	916,75	193,40	Kristiania	588,—	132,30
Zürich	453,50	95,20	Rubelnoten	208,75	253,90
Kopenhagen	565,75	132,30			

London (vom 21. März).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	11,70	12,20	Schweiz	23,25	25,50
Paris	27,25	25,50	Kristiania	17,95	18,39
New York	46,50	49,25	Stockholm	17,05	18,39
Madrid	23,24	25,50	Kopenhagen	18,33	18,39

New York.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
London	45,95	48,71	Amsterdam	—	—,402
Paris	604,—	518,25			

Paris (vom 21. März).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	230½	208,31	New York	568,—	518,25
London	27,08	25,22	Norwegen	—	140,—
Zürich	115¾	100,—	Schweden	—	140,—
Rom	84½	100,—	Dänemark	—	140,—
Madrid	115½	100,—	Belgien	93½	100,—
Konstantinopel	—	22,78			

Zürich.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	45,90	123,32	Madrid	100,—	100,—
Paris	83,50	100,—	Kopenhagen	125,75	140,—
Wien	20,—	105,12	Stockholm	134,75	140,—
Prag	26,—	105,12	Kristiania	129,—	140,—
Amsterdam	200,75	208,70	New York	505,—	518,25
London	23,12	25,22	Petersburg	40,—	266,66
Rom	64,25	100,—			

Stockholm.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	34,25	88,88	London	17,12	18,16
Amsterdam	149,50	149,99	Paris	62,—	72,—
Schweiz	74,25	72,—	Brüssel	60,50	72,—

Kopenhagen.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	37,—	88,88	London	18,32	18,16
Amsterdam	160,—	149,99	Paris	66,—	72,—
Schweiz	79,75	72,—	Antwerpen	65,—	72,—

Amsterdam.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	22,50	58,60	Stockholm	67,15	55,90
Wien	9,—	50,15	New York	250,25	246,—
Schweiz	49,80	47,70	London	11,47	11,90
Kopenhagen	62,50	55,90	Paris	41,60	47,70

Handel und Wirtschaft.

Bearbeitet von Wilhelm Bürklin-Haag.

Allgemeines.

Über die Weltweizen-Versorgung veröffentlicht der frühere britische Vertreter im Internationalen Institut für Landwirtschaft in Rom, Sir James Wilson, einige Zahlen. — Man erwartet ein starkes Sinken der Weizenpreise (in England auf 40 sh per Quarter bis zum Herbst). Wilson rechnet mit einem nicht exportierten Überschuß von 11,2 Millionen Tonnen, von denen auf Argentinien, Australien und Indien etwa 10 Millionen Tonnen entfallen dürften. Der Bedarf der einführenden Länder bis Juli 1919 wird auf 16,2 Millionen Tonnen geschätzt, wovon auf die bisher offenen Länder 13½ Millionen Tonnen und die bisher geschlossenen Länder 2,7 Millionen Tonnen entfallen. Als Überschuß der exportierenden Länder wird 14,7 Millionen Tonnen angenommen. Die verfügbare Gesamtmenge beträgt bis 1. August (Überschuß plus neue Ernte) für den Export 24,7 Millionen Tonnen. Mit dem Sinken der Preise rechnet man um so sicherer, als die Ernteaussichten in den Vereinigten Staaten bisher vorzüglich sind.

Das „Zentralblatt für die Zuckerindustrie“ schätzt die europäische Zuckererzeugung im laufenden Betriebsjahre auf 74,50 Millionen Zentner gegen 153,94 Millionen Zentner vor Kriegsausbruch.

I. Europa.

Belgien. 13 Stahlwerke beabsichtigen die Bildung eines Trustes.

Es wurde ein Gesetzentwurf eingebracht, der eine Änderung im Handelsgesetz vorsieht bezüglich der Nationalität der Leitung der belgischen Aktiengesellschaften.

Deutschland. Das Brüsseler Abkommen, das nach Übernahme der Verpflichtung aus Artikel 8 des Waffenstillstandsvertrages vom 16. Januar durch Deutschland abgeschlossen wurde, gestattet Deutschland die Einfuhr bis zu 300000 Tonnen Cerealien und 70000 Tonnen Fett einschl. Schweinefleischerzeugnissen, vegetabilischen Ölen und kondensierter Milch monatlich bis zum 1. September 1919. Die Zahlung geschieht a) durch den Export von Waren und den Verkauf von Ladungen deutscher Schiffe, welche jetzt in neutralen Häfen liegen; b) durch Kredite in neutralen Ländern; c) durch den Verkauf fremder Sicherheiten oder Eigentums; d) durch Vereinbarung von Vorschüssen gegen fremde Sicherheit oder Eigentum als Sicherheit; e) durch das Mieten von Schiffen; f) Gold kann auch verwandt werden als Unterlage für Darlehn, die abgelöst werden, wenn andere Zahlungsmittel nicht die Möglichkeit zu einer derartigen Ablösung geben. Der Vertrag ist null und nichtig, wenn Deutschland eine Bedingung des Waffenstillstandes bricht, oder irgendwie versäumt, die Übergabe der Handelsflotte durchzuführen. Die in neutralen Häfen liegenden deutschen Schiffe werden den assoziierten Regierungen zur Verfügung gestellt. Die Verfügung über die Ladungen von in neutralen Häfen liegenden Schiffen wird dem Urteil einer in Rotterdam eingesetzten Kommission unterstellt. Die Milderung der Blockade in der Ostsee ist vorgesehen, um die Ausfuhr erlaubter Waren als Gegenwert für die Lebensmittelsendungen zu ermöglichen. Auch der Fischfang in der Nordsee ist freigegeben. Vom Export ausgeschlossen ist eine Reihe von Waren, die in einer der deutschen Kommission übergebenen Liste enthalten sind.

Bezüglich der Bezahlung der von Deutschland zu kaufenden Lebensmittel sind folgende Vereinbarungen getroffen worden. An den britischen Generalkonsul in Rotterdam müssen ohne Verzug die ersten beiden bereits fälligen Raten von 100 Millionen Mark in Gold, Pariwert, und die späteren Raten an den Originalterminen abgeliefert werden. Ferner muß in neutralen Ländern der vereinbarte, in neutralen Währungen zahlbare Betrag jeweils gezahlt werden. Am 14. März hat Deutschland einen Betrag von 220 Millionen Mark in Gold zur Verfügung gestellt, um damit zunächst die Bezahlung von 270000 Tonnen Lebensmitteln zu decken. Dieses Gold dient vorläufig nur als Pfand und kann später von Deutschland durch andere Artikel eingelöst werden. Das Gold kann für Rechnung der assoziierten Regierungen unter der Bedingung verkauft werden, daß sie sich eine Option auf Rückkauf des Goldes wahren, wenn andere Fonds an dessen Stelle bereitgestellt werden. Als Quelle für Fonds zur Zahlung von Lebensmitteln wird mit an erster Stelle die Ausfuhr von Kohle erwähnt. Die Einfuhr gewisser für die Vermehrung der Möglichkeiten der deutschen Kohlenausbeute erforderlichen Materialien nach Deutschland soll seitens der Entente erleichtert werden. Weiter schweben Verhandlungen über die Erlangung von Krediten in neutralen Ländern. Ferner sollen in Deutschland ausländische Fonds mobilisiert werden. Das Reich wird ausländische Obligationen im Rahmen einer noch aufzustellenden Liste übernehmen. Die Inhaber anderer als in der Liste enthaltener Fonds können sich vorläufig auf die Anmeldung ihres Besitzes beschränken. Unter die Beschlagnahme fallen nicht österreichische, ungarische, bulgarische, türkische und russische Werte, da die Entente die Annahme derselben verweigert. Was die Bezahlung betrifft, so ist die Regierung nicht bereit, die Kurse zu zahlen, die jetzt an der Börse notiert werden, doch wird sie den Inhabern den Betrag auskehren, den sie selbst erhält nach Abzug der Verkaufskosten. Diejenigen, deren Fonds in Beschlag genommen werden, können einen Vorschuß darauf empfangen, der dem Wert entspricht, welcher per 1. Dezember 1918 für ausländische Fonds angenommen wurde. Aktien sind vorläufig nicht einbegriffen. Zum Zwecke der Bezahlung ausländischer Schulden gekaufte Wertpapiere, und gewissen Versicherungsgesellschaften gehörige, im Auslande befindliche Wertpapiere, sollen ebenfalls ausgeschlossen bleiben. Die zwangsweise Erwerbung der in Betracht kommenden Fonds soll sofort begonnen und in sechs bis acht Wochen durchgeführt werden. Zum Zwecke der Überwachung der allgemeinen Behandlung und Verwendung wird seitens der Entente eine technische Kommission ernannt. Von deutscher Seite soll gleichfalls eine Kommission von zwei oder drei Vertretern ernannt werden. Das deutsche Ausfuhrverbot für Wertpapiere wird über den 31. März hinaus erstreckt. Bezüglich der Verwendung von Anlagen im Auslande (Gegensatz zu fremden Wertpapieren) verpflichten sich die deutschen Delegierten zur Lieferung einer Liste, die die größeren in Betracht kommenden Anlagen, insbesondere die von den Banken kontrollierten, zu enthalten hat. Die Verkaufserlöse solcher Anlagen sollen eventuell zur Abdeckung von deutschen Schulden in neutralen Ländern verwendet werden. Die bestehende deutsche Organisation der Devisenstellen soll aufrechterhalten bleiben und auf die Vereinnahmung der deutschen Ausfuhrerlöse erstreckt werden, eventuell sollen der Reichsbank für den Fall, daß die bestehenden Regierungsorganisationen nicht alle Ausfuhren ergreifen, durch Gesetzgebung weitergehende Befugnisse übertragen werden, damit alle Erlöse im Ausland dem Nahrungsmittelkonto kreditiert werden können.

Zum Zwecke der Besserung der deutschen Valuta ist eine Valutaanleihe ins Auge gefaßt.

Die Darlehnskassen haben beschlossen, in Zukunft die deutsche Kriegsanleihe nicht mehr wie bisher mit 85 Prozent des Ausgabekurses zu beleihen, sondern mit 85 Prozent des Preises, zu welchem die Reichsbank die Kriegsanleihen kauft.

Die Vorbereitung der neuen Steuern ist nach Meldung der Deutschen Allgemeinen Zeitung soweit gefördert, daß in Bälde mit dem Entwurf für die Kriegsgewinnbelastung von 1919 begonnen werden kann. Von neuen Steuern ist geplant eine Kapitalrentensteuer von 10 Prozent, die erhoben werden soll von Zinsen jeder Art, von Kupons auf alle fest verzinslichen Papiere, auf Dividenden, Gewinnanteile auf Annuitäten, Leibrenten, auf Wechsel, bei denen die Zinsen im Kapital inbegriffen sind. Die Steuer wird vom Schuldner zu zahlen sein. Die fiskalische Steuerquittung übergibt der Schuldner bei Zahlung seiner Zinsen nach Abzug der an den Fiskus entrichteten 10 Prozent dem Gläubiger. Einnahmen aus ausländischen Zinsen usw. sind zum Zwecke der Entrichtung der Steuer zu deklarieren. Ausländer sind von der Steuer befreit, sofern sie eine eidesstattliche Versicherung abgeben, daß sie selbst Besitzer des Kapitals sind. Die Lustbarkeitssteuer soll auf 30 Prozent der Eintrittspreise erhöht werden. Die Tabaksteuer soll als Banderolensteuer auf Zigarren in Wirkung treten, die auf Spielkarten soll bedeutend erhöht werden. Weitere Gesetzentwürfe sollen bald folgen. Die neuen Steuern sind fast durchweg als direkte Steuern gedacht.

Am 13. März erließ die Nationalversammlung ein Rahmengesetz über die Regelung der Kohlenwirtschaft. Es ist eine Sozialisierung der Kohlenwirtschaft geplant, die sich allerdings weniger auf die Erzeugung als auf den Vertrieb erstreckt. Es handelt sich um eine Sozialisierung der Kohlensyndikate. Als oberstes Leitungsorgan der deutschen Kohlenwirtschaft ist der Reichskohlenrat gedacht, der in erster Linie den Absatz der Kohlen, ihre Zuführung an den Verbrauch und die mit dem Absatz in enger Verbindung stehenden Fragen, vor allem die des Preises zu regeln haben wird. Der Reichskohlenrat stellt demnach praktisch ein genossenschaftliches, gemeinwirtschaftliches zentrales Kohlensyndikat für das ganze deutsche Reich dar. Für die Erzeuger ist einstweilen eine losere Organisation der Gemeinwirtschaft als zweckmäßig

erachtet worden. Eine starke Beeinflussung der Erzeugung durch den Reichskohlenrat, außerdem durch Zwangssyndikate, zu denen die Kohlenproduzenten der einzelnen Bezirke zusammengeschlossen werden sollen, ist vorgesehen. Der Reichskohlenrat setzt sich zusammen aus Arbeitgebern und Arbeitnehmern, von der Regierung ernannten Vertretern des Handels, der technischen und kaufmännischen Angestellten der kohlenverbrauchenden Industrie, des Kleingewerbes, der Genossenschaften der städtischen und ländlichen Kohlenverbraucher und wissenschaftlichen Sachverständigen für Kohlenfragen. — Über die Zusammensetzung der Verwaltung des Zwangs-Bezirks-Syndikats sagt das Gesetz einstweilen nur, daß Arbeitnehmer darin sein müssen. Die Zwangs-Bezirks-Syndikate haben zur Hauptaufgabe die Rationierung der Kohlenwirtschaft ihres Bezirkes.

Die Sozialisierung ist auch für die Kali-Industrie vorgesehen, damit auch eine Änderung des Kaligesetzes. Zunächst ist eine Lohnerhöhung auf Grund einer Übereinkunft zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in Aussicht genommen, welche allerdings erst in Kraft tritt, wenn eine Erhöhung der Preise des Produktes erzielt wird. Mitte April soll das neue Gesetz der Nationalversammlung vorgelegt werden. Es besteht der Plan, einen Reichskalirat zu gründen. Einer ebenfalls in Aussicht genommenen Verstaatlichung des Versicherungswesens stellen sich große Bedenken entgegen. Ebenso ist eine von der Regierung erwogene Kombination des staatlichen Verkaufs von Salpeter wieder aufgegeben worden. Auch der Gedanke der Monopolisierung des Salpeterverkaufs wurde fallen gelassen.

Wie in Kreisen der Stahlwerksbesitzer verlautet, schweben aussichtsreiche Verhandlungen, einen Versand der Rohmaterialien und Halbfabrikate, die noch in umfangreichen Mengen auf den gemischten Werken lagern, aus dem besetzten linksrheinischen Gebiet nach dem östlich des Rheins belegenen Bezirk freizubekommen, wodurch sich die stockende Industrie des rechtsrheinischen Gebietes wieder beleben könnte.

In Oberschlesien geht die Absicht dahin, eine erhebliche Erhöhung der Eisenpreise generell und unabhängig von den Kohlenpreisen durchzusetzen.

In Hamburg wurde unter der Firma Allgemeine Nahrungsmittel-Import-Komp. eine neue Aktien-Gesellschaft unter Mitwirkung der ersten Hamburger Reedereien und Import- und Exportfirmen mit einem vorläufigen Kapital von 2 Millionen Mark gegründet.

Die Auflösung des Kriegsausschusses für Tee Kaffee und deren Ersatzmittel ist vorgesehen.

Vom 1. April ab haben die Bergarbeiter im Ruhrgebiet $7\frac{1}{2}$stündige Schicht verlangt, der am 1. Januar 1920 die 7stündige, und am 1. Januar 1921 die 6stündige Schicht folgen soll.

In Rotterdam haben Verhandlungen stattgefunden, die die Ausfuhr von Kali, Holz und Farbstoffen aus Deutschland betreffen. Die Verhandlungen über Kali haben damit geschlossen, daß Deutschland die Lieferung von 30000 Tonnen für England übernimmt. Die Verhandlungen über Holz sind noch ausgestellt, während die über Farbstoffe abgebrochen wurden.

Die deutschen Direktoren der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft wurden abgesetzt, die Kassenbestände der Gesellschaft in Beschlag genommen.

Die deutschen Spediteure, die an der Rheinschiffahrt interessiert sind, beabsichtigen eine Interessengemeinschaft zu schließen, der alle Spediteure von Basel bis Rotterdam beitreten sollen.

Nach einer Meldung der Times ist eine amerikanische Finanzkommission von 18 Personen, zu der auch Vertreter großer Newyorker Bankfirmen gehören, nach Europa gegangen, um Material für den Wiederaufbau Deutschlands zu sammeln. Die Kosten für diese Kommission trägt das amerikanische Departement des Auswärtigen.

Die Ein-, Aus- und Durchfuhr von Rubeln, sowie jeder Verkehr mit Zahlungsmitteln dieser Art innerhalb Deutschlands, ausgenommen durch die Reichsbank, wurde verboten.

Die Reichsbank hat für sämtliche Reichsbanknebenstellen Postscheckkonten aufgemacht.

Deutsch-Österreich. Deutsch-Österreich wird seine nächsten Kreditnotwendigkeiten durch kurzfällige, drei- oder sechsmonatige Schatzwechsel im Höchstbetrage von 1430000000 Kronen decken. Die Verzinsung dürfte ungefähr 4 Prozent betragen. — Eine Mitte März veröffentlichte Vollzugsanweisung des deutsch-österreichischen Staatsamtes der Finanzen verfügt die Anmeldung des Besitzes an inländischen und ausländischen Wertpapieren, die sich im Inlande befinden, der Aktiv- oder Passiv-Saldi, von Banknoten oder Bankeinlagen, des Inhalts von Schrankfächern, des Besitzes an Gold- und Silbermünzen, Noten aller Art, des im Inland befindlichen, seit Kriegsausbruch entgeltlich erworbenen Luxusbesitzes und des im Auslande befindlichen Vermögens. Die Anmeldefrist läuft bis 30. April. Alle inländischen Safes sind vom Vermieter binnen 48 Stunden unter Angabe des Namens der Mieter anzumelden. Die Mieter von Safes haben binnen 8 Tagen ein Verzeichnis der darin befindlichen Gegenstände einzureichen. Sämtliche Safe-Einlagen sind gesperrt. Unterbleibt die Anmeldung, so kann die zwangsweise Öffnung verfügt werden. Die Effektendepots sind gleichfalls bis zur nachgewiesenen Anmeldung gesperrt, ebenso die Einlagen und Barguthaben. Beträge bis zu 1000 Kronen sind von der Sperre befreit.

Für die Zahlungen im Inlande sollen nach einer Abstempelung der Kronen-Banknoten, von denen bis 20. März $4\frac{1}{2}$ Milliarden zur Abstempelung angemeldet waren, nur noch abgestempelte Noten in Deutsch-Österreich als Zahlungsmittel angenommen werden. Was den Teil der österreichischen Noten betrifft, die sich im neutralen Ausland befinden, so ist die Regierung bereit, die Banknoten zu übernehmen, sei es durch Tausch gegen abgestempelte Banknoten, sei es durch Kreditierung auf eine Bankrechnung.

Die Blockade über das vormalige Österreich-Ungarn ist aufgehoben worden.

Der Wirtschaftsrat in Paris bestimmte, daß an Deutsch-Österreich durch England, Frankreich und Italien Kredite bis zu 30 Millionen Dollar für den Ankauf von Lebensmitteln gegeben werden sollen. Als Pfand werden Salzminenanteile und Obligationen der Stadt Wien gefordert. Unabhängig von diesen Einkäufen kann Österreich noch 30000 Tonnen Getreide beziehen.

England. 34 bekannte englische Farbstoff-Fabrikanten haben sich zu der Association of All British Anti-Fouling Composition Manufacturers zusammengeschlossen, um mit dem gut organisierten System der Deutschen in Konkurrenz treten zu können. Man hofft das deutsche Monopol brechen zu können, umsomehr als die Qualität der englischen Farbstoffe derjenigen der deutschen entsprechend sein soll. Der Verband kontrolliert nicht die Preise, so daß die Konkurrenz unter sich nicht verloren geht.

Die British Petroleum Co. teilt mit, daß sie über den Ankauf von Erdöl-Terrains in Trinidad Verhandlungen pflegt.

Eine englische Textilmission ist für China vorgesehen. Es handelt sich um die weitere Ausbreitung der englischen Interessen.

Die schwebende Schuld Großbritanniens wird zurzeit auf 1758 Millionen Pfund Sterling berechnet. Es stehen aus Schatzkistenwechsel 900 Millionen, Schatzkisten-Obligationen 247 Millionen, kurzfristige Schulden an die Vereinigten Staaten 71 Millionen, an Canada und Kolonien 48 Millionen, an Japan 19 Millionen und an Neutrale 26 Millionen Pfund Sterling.

Die Elektrifizierung der Eisenbahnen soll in großem Stil durchgeführt werden.

Frankreich. Am 19. März wurde durch Gesetz die Einrichtung eines Handelsregisters beschlossen, in welches sich jede ausländische Handelsunternehmung, welche eine Filiale oder Agentur in Frankreich einrichtet, eintragen lassen muß.

Holland. Der Finanzminister beabsichtigt, die Kriegsgewinnsteuer ab 1. Januar 1919 abzuschaffen, für 1918 soll diese Steuer noch erhoben werden.

Zwischen der Königl. Niederl. Hochofen- und Stahlfabrik und Munick-Keizer ist ein Abkommen geschlossen worden, das die Einrichtung eines Stahlwerkes mit Walzwerk in Zuilen vorsieht.

Die Königl. Niederl. Salz-Industrie in Boekelo meldet, daß sie bei 325 Meter Tiefe auf das erste Salz getroffen ist.

Die Metallindustrie stand während des ganzen Monats unter einem Druck, der durch Lohn- und Arbeitszeitfragen hervorgerufen wurde. Endgültige Beschlüsse fehlen noch.

Die Unkosten der Eisenbahn sollen durch eine Regelung vermindert werden, die alle Überarbeit abschafft und die Arbeitszeit auf 8 Stunden beschränkt.

Ab 1. April wird das Reichskontor für Bekleidung sowie das Reichskontor für Chemikalien aufgehoben.

Die Zuckerernte 1919 ist freigegeben worden. Die Regierung ist nicht gewillt, den zu produzierenden Zucker zu übernehmen. Unbeschränkte Ausfuhr von Zucker kann aber nicht in Aussicht gestellt werden.

Litauen. Die litauische Regierung hat ein Verbot des Gebrauchs von Rubeln als Kauf- und Zahlungsmittel angeordnet, um auf diese Weise der bolschewistischen Propaganda im Lande einen Riegel vorzuschieben.

Luxemburg. Die Kommission für die wirtschaftlichen Fragen in Luxemburg schlägt vor, daß Luxemburg ein wirtschaftliches Bündnis mit Frankreich und Belgien schließen soll. Der wirtschaftliche Zusammenschluß soll insbesondere auf dem Gebiete der Stahlindustrie erfolgen, wodurch die bisherige deutsche Überlegenheit auf diesem Gebiete ausgeschaltet werden soll.

Am 28. April findet eine außerordentliche Generalversammlung der Internationalen Bank in Luxemburg statt, in der über die Abberufung derjenigen Verwaltungsmitglieder, die bisher ihr Amt noch nicht niedergelegt haben, beschlossen werden soll. Es handelt sich dabei um die deutschen Mitglieder des Verwaltungsrats, da die Absicht besteht, die Bank ganz in luxemburgisch-französische Hände überzuführen.

Norwegen. Die Regierung geht mit der Absicht um, Nickelhartgeld einzuführen. Um den großen Bedarf an diesem Metall in nächster Zeit decken zu können, sollen die Nickelgruben in der Provinz Smaalenene, die während mehrerer Jahre stillgelegt waren, wieder in Betrieb genommen werden.

An der Westküste sind bedeutende Mengen Labradorstein, welcher ca. 30 % Aluminiumoxyd liefert, gefunden worden. Nach einer neuen, von der elektro-chemischen Versuchsstation gefundenen Methode zur Gewinnung von Aluminium aus diesem Labradorstein hat man sehr günstige Resultate erzielt. Die Erfindung ist von umso größerem Wert für Norwegen, als die sonst gebräuchlichen Aluminium-Rohstoffe Bauxit und Kaolin kaum vorkommen.

Polen. Polen beabsichtigt eine Anleihe in Höhe von 1 Milliarde Kronen in Skandinavien aufzunehmen.

Rußland. Nach Berichten aus Schweden soll Rußland planen, für 40 Millionen Rubel landwirtschaftliche Maschinen in Amerika zu kaufen. Eine Kommission der Sowjetregierung ist bereits unterwegs, um über den Ankauf dieser Maschinen zu unterhandeln.

In Südrußland haben sich große kapitalkräftige Gruppen gebildet, die die Industrialisierung des Landes bezwecken. Es handelt sich um die Schaffung einer eigenen Eisenindustrie, die die im Süden befindlichen reichen Steinkohlen- und Erzlager verarbeiten, um Begründung einer Textilindustrie, die Südrußland von Moskau unabhängig machen soll; des weiteren um den Bau von Fabriken für Lokomotiven und Waggons sowie Anlage von Werften, um die nötigen Transportgelegenheiten für Getreide, Petroleum usw. zu schaffen. Englische, französische, amerikanische und belgische Betriebsleiter der südrussischen Unternehmungen haben sich nun im Gegensatz zu den Brest-Litowsker Abmachungen, die den Ausschluß von der Entente angehörigen leitenden Personen in der russischen Industrie für 5 Jahre festsetzten, geweigert, Deutsche in die Direktion oder deutsche Techniker in den Betrieb aufzunehmen. Auch sollen die deutschen Banken mehr oder weniger boykottiert werden.

Schweden. Für die Zukunft Schwedens ist dadurch eine große Gefahr entstanden, daß in der Kriegszeit infolge Mangels anderer Brennstoffe die Wälder in großem Stil abgeholzt worden sind. Als einzige wirksame Hilfe gegen diesen Nachteil wird die Erschließung der Wasserkräfte für die Elektrisierung der metallurgischen Betriebe angesehen. Die hierzu notwendigen Kapitalien sind enorm hoch. Falls sie nicht aufgebracht werden können, muß an eine Einschränkung der Produktion gedacht werden. Vor allem fürchtet man auch für die Industrie die Wirkungen des Achtstundentages und eine ev. überstürzte Sozialisierung.

In der Eisenindustrie ist eine große Umwälzung geplant. Man beabsichtigt, den Schwerpunkt der Industrie an die Westküste in das Zentrum des Konsumgebietes zu verlegen. Maßgebend ist für diesen Plan die leichtere Zugänglichkeit der Süd- und Westküste Schwedens für ausländische Kohlenladungen. Man hofft, die Brennstofffrage verhältnismäßig leicht regeln zu können, da viele der kohlenexportierenden Länder von der schwedischen Erzausfuhr abhängig sind. Bei Göteborg soll ein neues großes Eisenwerk errichtet werden.

Bei Billingen sind große Steinkohlenlager entdeckt worden. Die Beschaffenheit der Kohle soll die der englischen an Güte übertreffen.

Schweiz. Die Regierung hat die Handelsverträge mit Deutschland und Österreich-Ungarn gekündigt, um Bewegungsfreiheit zu bekommen im Hinblick auf die Erneuerung der Handelsverträge mit Frankreich, Italien und Spanien, welche im September d. Js. ablaufen.

Zwischen der Schweizer Bundesregierung und dem rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat ist ein Abkommen auf Lieferung von zunächst 30000 Tonnen Ruhrkohlen abgeschlossen worden. Der Versand erfolgt unter Benutzung von eigenem Wagenmaterial der schweizerischen Bundesbahnen. Es finden gleichzeitig Verhandlungen wegen Lieferung weiterer Kohlenmengen statt.

Die Regierung beabsichtigt die Gründung eines eidgenössischen Kommissariats für den Ein- und Ausfuhrhandel, das sämtliche Funktionen der industriellen Kriegsorganisationen zusammenfassen soll. Ausfuhrbewilligungen soll das Kommissariat nur dann erteilen, wenn die Inlandversorgung sichergestellt ist. Durch das Volkswirtschaftsdepartement wurde für einige Artikel Ausfuhrbewilligung nach Italien und Frankreich erteilt.

Das Defizit der Bundesbahnen, das 1917 noch 2960000 Pfund Sterling betrug (Times-Meldung), hat sich im Laufe des Jahres 1918 infolge der erhöhten Löhne, Pensionen, Verteuerung allen Materials und besonders der stark gestiegenen Steinkohlenpreise auf 8560000 Pfund Sterling erhöht.

Spanien. Die Bank von Spanien hat den Ankaufspreis für Gold-Pfund und Gold-Dollars geändert. Sie wird in Zukunft Gold gegen Münz-Parität annehmen.

Das Wirtschaftsleben stand im Februar und im ganzen Verlauf des März unter dem Eindruck noch nicht beendigter Streiks, die in Madrid, ganz Katalonien, besonders Barcelona, und Andalusien Formen angenommen haben, die für die wirtschaftliche Weiterentwicklung Spaniens bedrohlich werden können. Besonders in Katalonien ist der Zustand mit einer Katastrophe zu vergleichen, da nach Stilllegung der für die Kriegswirtschaft angelegten Betriebe große Arbeitermassen brotlos geworden sind.

Der Außenhandel in den ersten 11 Monaten 1918, verglichen mit dem gleichen Zeitraum 1917, gestaltete sich wie folgt:

Einfuhr	Pesetas 1917	Pesetas 1918
Lebende Tiere . .	5 265 306	5 709 950
Rohstoffe	336 575 279	252 487 443
Fertigfabrikate . .	217 838 824	153 040 106
Nahrungsmittel . .	122 371 248	116 179 003
	682 050 657	527 416 502
Gold	587 105 020	33 858 720
Silber	1 403 924	285 209
zusammen	1 270 559 601	561 560 431

Ausfuhr	Pesetas 1917	Pesetas 1918
Lebende Tiere . .	3 455 390	3 286 425
Rohstoffe	207 198 435	164 580 987
Fertigfabrikate . .	517 460 178	381 371 354
Nahrungsmittel . .	472 855 722	284 748 318
	1 200 969 726	833 987 084
Gold	14 560	46 040
Silber	12 281 032	8 240 225
zusammen	1 213 265 318	842 273 343

Nachrichten für H., I. und L. Nr. 45.

Tschechisch-Slovakischer Staat. Die tschechische Regierung hat beschlossen, daß zwischen 20. März und 20. April alle im Lande befindlichen Effekten, mit Ausnahme der österreichisch-ungarischen Kriegsanleihe und der Kassenscheine der Österreich-Ungar. Bank zur Abstempelung vorgelegt werden müssen. Aller Handel mit nicht abgestempelten Effekten ist verboten, so auch die Ausbezahlung von nicht abgestempelten Effekten und Coupons. Für die Abstempelung wird eine Steuer von ½ Prozent vom Nominalbetrag erhoben.

Durch die Abstempelung der Banknoten der Österreich-Ungarischen Bank, wodurch eine selbständige Währung der tschecho-slowakischen Republik gegründet worden ist, entstand die Notwendigkeit, daß die Finanzverwaltung die Funktionen der österreichischen Bank als Staatsnotenbank übernimmt. Zu diesem Zweck wurde ein Bankinstitut des Finanzministeriums errichtet; zur Besorgung seiner Tätigkeit ist das gesamte Personal der Öster.-Ung. Bank verpflichtet worden. — Die Regierung hat ein Moratorium für bis 1. August 1918 eingegangene Verpflichtungen bis 30. Juni 1919 beschlossen.

Türkei. Der Generaldirektor der Ottomanischen Bank und sein Stellvertreter verhandeln in Paris mit den alliierten Finanzkreisen über die Ausgabe einer Anleihe für die Türkei.

II. Asien.

Britisch Indien. Die Entwicklung der Arbeiterzustände in England wird mit großem Interesse verfolgt, da Britisch Indien dringenden Bedarf an englischen Artikeln, besonders Maschinen, hat. Die großen Forderungen der englischen Arbeiter, was Lohn und Arbeitszeit anbelangt, verteuern die Produkte so sehr, daß die Konkurrenz Amerikas und Japans sich sehr fühlbar macht und die dortigen Absatzgebiete eventuell für England verloren gehen könnten.

China. Um eine Konkurrenz zwischen den Ententeländern auszuschalten, sollen alle Konzessionen, die in China den verschiedenen Staaten verliehen sind, nur noch gemeinschaftlich ausgebeutet werden.

Das bekannte Vorschußsyndikat für chinesische Anleihen, das durch Austreten von Rußland und Deutschland zu einem Viermächtesyndikat geworden ist, soll wahrscheinlich erneuert werden.

Die Liquidation der Deutschen Bank in Shanghai nimmt ihren Fortgang. Die Lokale der Deutschen Bank und des Deutschen Klubs sollen mit noch anderem Grundbesitz zum Kauf angeboten werden.

Japan. Die Regierung hat zu einer Ausfuhr von Kupfer in größeren Mengen und für die Lieferung derselben nach Deutschland ihre Zustimmung gegeben. Die Lieferungen sind an erster Stelle für Rheinland, Westfalen und Oberschlesien bestimmt. Die Verladung kann wegen Schiffsraummangels aber noch nicht stattfinden.

Als eine weitere Ausbreitung der japanischen Einflußsphäre in China ist der Plan zur Gründung von Eisenwerken und zur Anlage eines Hafens zu East Cliff Peitaiho anzusehen. Die Gründung wird von den Engländern als Konkurrenz für ihre Werke in Chinwangtao betrachtet.

In Kaochiao (gegenüber Shanghai) soll eine weitere große Eisengießerei und Schiffswerft von Japanern mit einem Kapital von 0,5 Millionen Dollar errichtet werden. Die notwendigen Gelände wurden bereits von japanischer Seite erworben.

III. Nordamerika.

Kanada. Die Dominion Bank of Canada wird in New York eine Filiale eröffnen.

In Ontario soll eine neue Farben- und Chemikalienfabrik, deren Kosten man auf 1 Million Dollar schätzt, errichtet werden. Der Plan zum Bau der Fabrik wurde der Regierung vorgelegt.

Vereinigte Staaten. Die Preise am Stahlmarkt zeigen stark sinkende Tendenz; falls die Preise für andere Produkte diesen folgen; so ist bis Ende des Jahres in den Vereinigten Staaten mit Minimumpreisen zu rechnen.

Die War Finance Corporation plant, innerhalb der nächsten Woche zu der Ausgabe einer Obligationsanleihe im Betrage von vermutlich 200 Millionen Dollar überzugehen, um sich die Mittel für Eisenbahnbau und andere Zwecke zu verschaffen.

Die Firma Morgan & Co. hat Order erhalten, den Ankauf von Sterlingwechseln, der durch sie während des Krieges ausgeführt wurde, um dem Wechselmarkt Festigkeit zu geben, fallen zu lassen. An der Börse wird dieser Beschluß als ein Zeichen angesehen, daß man dem Geschäftsleben künftig seinen Lauf lassen will.

In New York wurde die American Merchandicc Interchange Company gegründet, die in fast allen europäischen Ländern Filialen errichten soll. Nach Meldung des „Berliner Tageblatt“ hat diese Gesellschaft jetzt auch unter dem Namen „Amerikanische Waren-Austauschgesellschaft“ in Berlin eine Filiale eröffnet, die sich besonders mit der Ausfuhr deutscher Waren nach Amerika und den Ententeländern und mit der Einfuhr nach Deutschland von Rohprodukten der Entente beschäftigen soll. Als Ausfuhrobjekte der Gesellschaft werden besonders genannt Chemikalien, Farbstoffe, Eisenwaren und Maschinen.

Durch das Gesetz vom 8. September 1916 (abgeändert 1917 und 1919) ist durch die Vereinigten Staaten eine Einkommensteuer eingeführt, die auch Anwendung auf dort wohnende Ausländer findet, sofern ihr Einkommen aus Quellen der Vereinigten Staaten fließt. Diese Steuer besteht 1. aus einer „Normal-Tax“ auf alle Einkommen (unter Aus-

schuß der im Gesetz genannten Ausnahmen, wozu auch Einkommen aus Dividenden gehören); 2. aus einer „Additional-Tax“ auf alle Einkommen über 5000 Dollar im Jahr, welche zu einem sehr hohen Prozentsatz aufsteigt. 1916 betrug die „Normal-Tax“ 1 Prozent, 1917 2 Prozent, 1918 12 Prozent, während die „Additional-Tax“ 1916 begann bei Einkommen über 20 000 Dollar im Jahre. Seit Einführung der Einkommensteuer werden Schritte unternommen bei dem Finanzdepartement der Vereinigten Staaten, um die Anwendung der neuen Steuergesetze möglichst wenig drückend zu machen.

Um einer weiteren Verringerung der Goldproduktion zu begegnen, wird vorgeschlagen, die Goldbergwerke von der Mehrgewinnsteuer zu befreien. Die freie Ausfuhr und der freie Verkauf des Goldes wird als eine weitere Anregung für die Produktion empfohlen. Als Grund für die Verringerung der Produktion im Jahre 1918 wird die Erhöhung der Produktionskosten angegeben.

In der Zeit vom 13. bis 16. Oktober soll in New-Orleans eine Internationale Baumwollkonferenz abgehalten werden. Geregelt soll werden: 1. Kauf und Verkauf von Baumwolle, 2. Anbau und Behandlung der Baumwolle, 3. Baumwolltransport, Lagerung und Finanzierung, 4. Besprechung des Weltbedarfs an Baumwolle (System der Verteilung an die Nationen), 5. Prüfung der Mittel zur Steigerung und Verbesserung der Baumwollerzeugung, 6. Erörterung zur Wiederherstellung und Entwicklung der Textilindustrie besonders für Frankreich und Belgien, 7. Prüfung des Anteils, den die Vereinigten Staaten in ihrer Rolle als Gläubiger an der Wiederaufrichtung der Welt nehmen werden unter besonderer Berücksichtigung der Textilindustrie, 8. Festsetzung einer internationalen Normalarbeitszeit.

Ende 1918 wurde ein italienisch-amerikanischer wirtschaftlicher Ausschuß gegründet, für dessen Bestrebungen folgendes maßgebend ist: 1. die miteinander in Wettbewerb stehenden Industrien der beiden Länder haben eine Übereinkunft zu schließen, die den früheren zügellosen Wettbewerb beseitigt. 2. Es ist eine Übereinstimmung herbeizuführen, damit die direkten Verkäufe der nicht konkurrierenden Produkte erhöht werden können. 3. Bestehende Industrien sollen ausgebaut und gut organisiert, neue mit italienischem und amerikanischem Kapital eingeführt werden. Die größte Produktionsmöglichkeit ist zu erzielen, das Absatzgebiet der italienischen Industrie auf fremdes, besonders das Mittelmeergebiet auszudehnen und der Beschäftigungsgrad der italienischen Arbeiter im eigenen Lande auf die höchste Stufe zu bringen. 4. Sowohl italienisches als auch amerikanisches Kapital ist für die Ausbeutung natürlicher Hilfsquellen, wie für die öffentlichen Arbeiten in Italien, seinen Kolonien oder Schutzgebieten anzulegen.

IV. Süd- und Mittelamerika.

Argentinien. Das im Budget 1919 vorgesehene Einkommensteuergesetz wurde von der Kammer fallen gelassen. Der dadurch verursachte Ausfall von 30 Millionen soll durch Erhöhung der Einfuhrzölle gedeckt werden.

Der argentinische Minister der Auswärtigen Angelegenheiten hat ein Übereinkommen unterzeichnet, nach welchem England, Frankreich und Italien einen Kredit von 200 Millionen Gold-Piaster zum Einkauf von Getreide in Argentinien zugestanden wird.

Aus Buenos Aires wird gemeldet, daß die Aussichten für die Maisernte günstig bleiben. Heftige Regenfälle haben dagegen den auf offenem Felde liegenden Vorräten an Weizen, Hafer und Leinsaat sehr geschadet.

Bolivien. Zum Zwecke der Ausbeutung der reichen Eisenerzlager und einer besseren Entwicklung der Minenindustrie wurde in La Paz die International Mining Company gegründet. Die Gesellschaft hat große Ländereien erworben, die wertvolle Zinn- und Wolfram-Erzlager enthalten. Die notwendigen Maschinen für die Förderung sollen von den Vereinigten Staaten geliefert werden. Wasser für eine Kraftstation ist in reicher Menge vorhanden, ebenso Bauholz. Das Kapital der Gesellschaft beträgt 1 Million Bolivianos.

Brasilien. Die Regierung hat starkes Interesse am wirtschaftlichen Teil des Friedensvertrages, vor allem erstrebt sie eine Revision der Zolltarife. Die Kaffeeausfuhr soll neu geregelt werden. Eine Belieferung der Zentralmächte liegt im Interesse Brasiliens, ebenso die zollfreie Einfuhr für Kaffee in Deutschland, Österreich-Ungarn, Bulgarien und in die Türkei für einen Zeitraum von mehreren Jahren. Des weiteren erstrebt Brasilien eine seiner Bedeutung entsprechende Beteiligung an der Versorgung Europas mit Baumwolle und Eisenerzen. Der Absatz der letzteren wäre in Deutschland wahrscheinlich leicht zu ermöglichen, da die brasilianischen Erze hochprozentig sind und ihre Verarbeitung sich durch die Verteuerung der Löhne und der Kohlen in Europa günstiger als wie die europäischen Erze stellen wird. Die Regierung rechnet mit der Möglichkeit, eine brasilianische Schwerindustrie großen Stils ins Leben rufen zu können.

Zur weiteren Erschließung der Kohlenfelder ist der Bau von zwei neuen Eisenbahnstrecken geplant. Die eine Strecke soll in südlicher Richtung nach Arrangua führen, die andere nach den Gruben am Rio Peixe. Die Ausbeutung der Kohlenlager am Tubaraoflusse hat im letzten Jahre keine Fortschritte gemacht, da das Material zum Eisenbahnbau fehlt. Nach Herstellung einer Eisenbahnstrecke in diesem Gebiet rechnet man mit einer Tagesförderung von 300 bis 400 Tonnen.

An Neugründungen im Jahre 1918 in der Kohlenindustrie sind zu melden:

Barra Bonita Mining Company mit einem voll eingezahlten Kapital von 2800 Contos und die Companhia Industrial de Gamdarella mit dem Sitz in Rio de Janeiro, welch letztere den Abbau von Kohlen, Eisenmanganen und sonstigen Erzen in Gamdarella (Minas-Geraes) bezweckt. Das Kapital von 3000 Contos soll auf 5000 erhöht werden.

Die bedeutenden Eisenerzfunde des letzten Jahres haben das Interesse brasilianischen und ausländischen Kapitals wachgerufen und eine Reihe von Gründungen brasilianischer sowie ausländischer Syndikate bewirkt. Besonderes Interesse verdient ein englischer Konzern, die Itabira Iron Comp. Ltd., Sitz London, die zusammen mit zwei anderen Gesellschaften auch die Kontrolle über die Victoria Minas-Bahn ausübt, deren Verlängerung bis zu ihren Minen sie beabsichtigt neben der Schaffung einer besonderen Flotte zum Transport der Erze und der Einrichtung neuzeitlicher Anlagen für die Erzgewinnung. Die Erzvorkommen dieser Gesellschaft werden auf 99 Millionen cbm geschätzt. Neben dieser englischen Gesellschaft stehen zwei große amerikanische, zwei französische Gesellschaften, die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Aktien-Gesellschaft (die das Corrego do Feijao-Vorkommen in Piedade do Paraopeba erwarb), ein deutsches Syndikat (das die Corrego do Meio-Vorkommen in Sabará erwarb) und mehrere brasilianische Gesellschaften. Unter den brasilianischen Werken ist eines der bedeutendsten die Companhia Siderurgica Mineira in Sabará, das in Kürze den Betrieb eröffnen wird.

Chile. Die den deutschen Gesellschaften gehörigen Konzessionen von Schiffsliegeplätzen sind annulliert worden und können von anderen Gesellschaften beantragt werden.

Mexiko. Der Landwirtschaftsminister hat die Revision der Konzessionen angeordnet, die von früheren Regierungen ausländischen Gesellschaften und Personen erteilt wurden. Die freiwerdenden Ländereien sollen Mexikanern zu landwirtschaftlichen Zwecken überlassen werden.

Weltverkehr.

Bearbeitet von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

I. Landverkehr.

Europa.

Tschechisches Eisenbahnprojekt. Vom tschechischen Eisenbahnministerium werden Vorarbeiten getroffen, um im Frühjahr mit dem Bau einer zweigleisigen Bahn von Lundenburg nach Preßburg zu beginnen. In die Trasse der geplanten Eisenbahnverbindung soll zum Teil die Lokalbahn Lundenburg-Kutty sowie die Marchtalbahn einbezogen werden. (Neues Wiener Tagblatt.)

Asien.

Der Durchbruch des Haupttunnels im Cilicischen Taurus, der schon im vorigen Heft erwähnt wurde, sichert die Fertigstellung der fortlaufenden Bahnlinie vom Bosporus bis Bagdad und darüber hinaus bis zum Persischen Golf in naher Zukunft, voraussichtlich um Mitte 1920. Die Länge des Haupttunnels beträgt 3795 m. Vom Bosporus bis Nisibin, 150 km vor Mossul, ist die Bahn im Betrieb. (Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.)

Japanische Bahnbau-Pläne in China. Zwischen dem chinesischen Verkehrsministerium und der Formosa-Korea-Industriegruppe japanischer Banken wird gegenwärtig über die Weiterführung der Nantschang—Kiukiang-Eisenbahn von Nantschang in der Provinz Kiangsi nach Futschau und Swatou in der Provinz Fukien verhandelt. Diese Fortführung der zurzeit 87 Meilen langen Bahn war bereits im Jahre 1905 beschlossen worden, doch ruhte das Projekt, weil damals Japan sein Hauptinteresse darauf gerichtet hatte, die südmandschurischen Bahnen in seinen Besitz zu bekommen, was ihm bekanntlich erst im Kriege gelang. Nachdem die Japaner nicht nur in der Mandschurei, sondern auch im nördlichen China unzweifelhaft die Oberherrschaft gewonnen haben, gehen sie daran, in diesem Interessengebiet ihre Eisenbahnpläne zu verwirklichen. Die Nantschang-Eisenbahn wird von dort aus über Chenchiang (Prov. Fukien) am Flusse Tju entlang und Yenpingfu am Flusse Min nach Futschau und von dort nordwärts längs der Küste verlaufen. Die Kosten werden auf 60 Millionen Yen geschätzt. Futschau hat bisher keine große Handelsbedeutung erlangt, da das gebirgige Hinterland die Zufuhr von Tee und anderen Produkten für die Ausfuhr verhinderte, weil eben Eisenbahnverbindungen noch nicht vorhanden waren. Die geplante Eisenbahn wird natürlich die Bedeutung des Hafens gewaltig heben, möglicherweise sogar auf Kosten von Schanghai.
(Weltwirtschafts-Zeitung, 1919, S. 198.)

Afrika.

Die Vollendung der Bahn Thiès-Kayes[1]) dürfte in nicht ferner Zeit bevorstehen. 466 km von der künftigen Gesamtlänge von 677 km sind vollendet. Es fehlt noch die Strecke von km 422 bis km 633, von Naude bis Ambidedi.
(L'Afrique française, 1918, S. 130.)

Die Benguellabahn[2]) in Angola ist zurzeit von St. Paolo de Loanda auf insgesamt 504 km Länge in Betrieb, über Ambaka bis Malange. Sie soll noch um weitere 600 km bis ins Katangagebiet verlängert werden (Neptune, 3. VIII. 18), nach englischen Meldungen jedoch nur um 180 km bis zum Kwango-Fluß (Times, 19. VII. 18). — Hierzu ist zu bemerken, daß England ein Eindringen einer fremden Bahn von Westen her in das von der Kap-Kongo-Bahn erschlossene Katanga offenbar nicht gern sehen würde.

Amerika.

Die Bahnverbindung der Ver. Staaten mit Alaska steht nahezu vor der Vollendung.
(Affärsvärlden, 15. I. 19.)

[1]) Vgl. Jahrg. 1918, S. 210.
[2]) Vgl. Jahrg. 1918, S. 118.

II. Wasserverkehr.

a) Seeschiffahrt.

Allgemeines.

Der Rückgang der Seefrachten infolge des Kriegsendes ist sehr viel bedeutender, als man es noch vor wenigen Monaten für wahrscheinlich hielt. Die Erwartung einer langen Dauer der Frachten-Hochkonjunktur nach Kriegsende ist enttäuscht worden, wie nachfolgende Übersicht der erzielten Preise für die Tonne Ware zeigt:

Getreidefracht	Bei Kriegsausbruch	März 1918	März 1919
Ver. Staaten—England	2 sh. 7 d.	50 sh.	8 sh. 4 d.
„ —Frankreich	3 „	56 „ 9 d.	10 „
„ —Italien	3 „	75 „	12 „
Kanada—England	17 „	200 „	62 „ 9 „
Indien—England	17 „ 6 d.	275 „	75 „
Kohlenfracht			
Wales—Gibraltar	8 „ 6 „	100 „	36 „
„ —Genua	8 „ 6 „	102 „	45 „
„ —Port Said	12 „	95 „	48 „
„ —La Plata	13 „ 6 „	55 „	50 „
Salpeterfracht			
Chile – England	17 „	187 „	110 „
Reisfracht			
Indochina—Frankreich	21 „	500 „	150 „

Die Schätzungen des vorhandenen Weltschiffsraums differieren sehr erheblich, was unter den obwaltenden Verhältnissen nicht erstaunlich ist. Nach japanischen Schätzungen belief sich Ende Oktober 1918 der Schiffsraum der hauptsächlichsten Länder der Erde auf 38891665 t[1]). Vor dem Kriege betrug er 43872460 t[1]). Es ist daher ein Rückgang in Höhe von 3980795 t während des Krieges zu verzeichnen.

Es betrug die Tonnenzahl in

	vor dem Kriege	Oktober 1918
England	20523706	17023085
Deutschland	5134021	2645096
Amerika	4330078	7777416
Norwegen	1957352	1502620
Frankreich	1922286	1498100
Japan	1708386	2200000
Holland	1471710	1328368
Italien	1430475	1488720
Österreich-Ungarn	1052346	855650
Schweden	1015364	825650
Spanien	883926	678550
Rußland	851949	809250
Griechenland	820861	578000
Dänemark	770000	681150

(Berl. Börsen-Courier.)

Der Weltschiffbau Anfang 1919. Die Zahl der am 31. Dezember 1918 in den Entente- und neutralen Ländern im Bau befindlichen Schiffe betrug 2189 mit zusammen 6921989 Br.-Reg.-T. Davon entfielen auf England 424 Schiffe mit 1979952 Br.-Reg.-T. Der britische Anteil ist etwa 713000 t größer als vor 12 Monaten. Von den 424 in England im Bau befindlichen Schiffen haben 286 eine Größe über 3000, 16 über 10000 Br.-Reg.-T. Von den 1765 nicht in England im Bau befindlichen Schiffen bauen die Vereinigten Staaten 997 mit 3645919 Br.-Reg.-T. Die nächstwichtigsten Länder für Schiffsneubauten sind Holland mit 113 Schiffen und 212512 Br.-Reg.-T. und Japan mit 116 Schiffen und 278140 Br.-Reg.-T. (Lloyds List.)

Europa.

Englands Erfahrungen mit der staatlich betriebenen Seeschiffahrt gehen aus einem zahlenmäßigen Vergleich hervor. Die zum Vergleich angesetzten Zeiträume sind die

[1]) Beide Zahlen erscheinen nach europäischen Schätzungen viel zu niedrig.

12 Monate vor dem 31. Juli 1916, in denen noch die private Leitung obwaltete, und die 12 Monate vor dem 31. Juli 1918, in denen der Staat volle Befugnis über die Schiffe wie über die Ladungen ausübte. Im ersten Zeitraum zeigte die Lebensmitteleinfuhr eine Abnahme von 4 Prozent an Gewicht bei einer Zunahme an Kosten von 40 Prozent gegenüber den Friedenszahlen, im zweiten war die Gewichtabnahme 33 Prozent bei einer Zunahme der Kosten von 76 Prozent, so daß bei Berücksichtigung der Gewichtabnahme die Zunahme der Kosten sich dort auf 46 Prozent, hier auf 163 Prozent stellt. Die Einfuhr von Rohstoffen zeigte im ersten Zeitraum eine Gewichtabnahme von 16 Prozent, im zweiten eine solche von 56 Prozent. Der Kostenvergleich bei Berücksichtigung der Gewichtabnahme ergibt eine Zunahme dort von 27 Prozent, hier von 126 Prozent. Im ganzen ging die Einfuhr im ersten Zeitraum dem Gewicht nach um 15 Prozent, im zweiten um 37 Prozent gegenüber dem Frieden zurück. Der Wert der Ausfuhr betrug in der ersten Zeit 61, im zweiten Zeitraum 44 Prozent des Wertes der Einfuhr. Die Regierung zog die englischen Schiffe auf die kürzeren Verkehrswege zusammen, mit dem Ergebnis, daß die Frachten auf anderen Straßen in die Höhe getrieben wurden, und für die ausländischen Schiffe kam so neben der Furcht vor den U-Booten auch der Reiz einer weit einträglicheren Verwendung in anderen Weltgegenden. Was der Staat durch die Zusammenfassung der englischen Schiffe gewann, wurde mehr als aufgewogen durch den Verlust an ausländischen Schiffsräumen, die er nicht in seiner Gewalt hatte. „Als der Staat die Leitung hatte, gingen Güte und Menge der Zufuhren zurück, die Preise wurden in die Höhe geschraubt, unsere Zahlkraft durch Ausfuhr wurde gelähmt und die Verschuldung ans Ausland stark gesteigert. Es ist nachgewiesen worden, daß selbst mit dem unbegrenzten Kredit der Nation hinter sich der Staat die Bedürfnisse der Nation nicht so befriedigen kann, wie es die private Unternehmung konnte."

(Bericht der Liverpooler Reedervereinigung, nach Schiffahrts-Ztg., 29. III. 19, S. 5.)

Eine holländische Finnland-Linie ist Ende März von der Kon. Nederld. Stoomboot Maatschappij zwischen Amsterdam und Åbo eröffnet worden.

(Schiffahrts-Ztg., 29. III. 19, S. 6.)

Der Rückgang des Hafenverkehrs in Marseille infolge des Krieges geht aus folgenden Zahlen hervor. Es verkehrten:

Jahr	Schiffe	mit	Br.-Reg.-T.	Gewichtstonnen
1913	17 278	„	21 091 000	8 938 700
1917	8 542	„	9 198 000	5 830 700

1917 ist Marseille in der Br.-Reg.-Tonnage sogar von Genua ein wenig überflügelt worden (9417000 Br.-Reg.-T. und 5434000 Gew.-T.).

(„Les ports de Marseille et de Gênes en 1917" im „Bull. de la Soc. Geographique et Ét. colon. de Marseille", S. 103. Marseille 1918.)

Eine Vergrößerung des Hafens von Bordeaux ist geplant, nachdem man im Kriege die ausnehmende Wichtigkeit des Hafens schätzen gelernt hat. Zurzeit ist der Hafen 7 m tief, und es können Schiffe von 12—15000 t direkt am Kai löschen. Jetzt soll der Hafen auf 9 m vertieft werden, damit künftig 20000-t-Schiffe am Kai festmachen können. Ein im Bau befindlicher Vorhafen bei Verdon soll sogar 50000-t-Schiffe aufnehmen. Die Verkehrsentwicklung in Bordeaux war die folgende:

Jahr	Br.-Reg.-T.	Gewichtstonnen
1904	4 300 000	2 800 000
1913	7 000 000	5 000 000
1917	7 500 000	6 000 000

(Georges Clavel: „Le port de Bordeaux et son avenir." Bordeaux 1916. — Fr. Schrader: „Note sur le développement du port de Bordeaux" in „Ministère de l'Industr. publ., section de géogr.", 1917, S. 241. — Henri Cavailhès: „Bordeaux et sa région" in „L'action nationale", 25. VI. 18. — Vgl. auch Paul Léon: „Les grands ports français de l'Atlantique" in „Ann. de Géographie", 1904, S. 322.)

Eine spanische England-Linie ist von der Compañia Transmediterranea mit 48 Dampfern im März eröffnet worden.

(Schiffahrts-Ztg., 29. III. 19, S. 6.)

Italienischer Seehafenbau in Voltri. Die italienische Regierung beabsichtigt, bei Voltri im Golf von Genua einen neuen Seehafen anzulegen, der 5800000 Pfd. St. kosten soll und dessen Fertigstellung 12 Jahre in Anspruch nehmen wird. (Schiffahrts-Ztg., 29. III. 19, S. 6.)

Asien.

Eine japanische Dampferlinie nach Hamburg beabsichtigt die Nippon Yusen Kaisha baldigst einzurichten. Die Fahrten sollen einmal im Monat stattfinden.

(Japan Chronicle, 2. XI. 18.)

Eine japanische Holland-Linie über Java und England wird von der Osaka Shosen Kaisha geplant.

(Weltwirtschafts-Ztg., 1919, S. 251.)

Afrika.

Ausbau der ägyptischen Häfen für die Getreideausfuhr. Unter Leitung und finanzieller Beihilfe der Regierung soll in Ägypten eine umfangreiche Einrichtung zur Aufstapelung und Verschiffung von Getreide geschaffen werden. Da die großen Zukunftsaussichten der ägyptischen Landwirtschaft es erwünscht erscheinen lassen, sollen in Alexandria, Port Said, Suez, ferner in der Nähe der Eisenbahnen und Wasserstraßen große Getreideelevatoren angelegt werden. (Weltwirtschafts-Ztg., 1919, S. 250.)

Amerika.

Schiffsmanifeste für Passieren des Panamakanals. Im November 1918 hat die amerikanische Regierung für alle den Panamakanal passierenden Fahrzeuge die Abgabe eines Schiffsmanifestes zur Pflicht gemacht. Das Manifest enthält alle Angaben über Ablader, Empfänger, Natur der Ware, Gewicht u. dgl. und hat in erster Linie Bedeutung für die zollamtliche Behandlung im Bestimmungshafen. Der englische Reederei-Verband hat sich mit aller Bestimmtheit gegen diesen Zwang ausgesprochen. Zweifellos solle er nur der Handelsspionage dienen, wie schon früher die für die Einfuhr geforderten Ursprungszeugnisse und Konsularfakturen. Der Reederei-Verband hat deshalb das Board of Trade, das Auswärtige Amt und das Schiffahrtsamt angerufen, um Amerika zur Zurücknahme seiner Verordnung zu veranlassen.

(Jahresbericht der Chamber of Shipping of the United Kingdom.)

b) Binnenschiffahrt.

Europa.

Ein Antwerpen—Marseille-Kanal wird in Belgien geplant. Er soll über den Kempisch-Kanal, den Rhein, einen Querkanal nach der Saône und zuletzt nach der Rhone führen und für Schiffe bis zu 6000 Tonnen schiffbar sein mit einem Tiefgang bis zu 4½ m. Der Plan stammt vom französischen Ingenieur Bertin her.

(Schiffahrts-Ztg., 29. III. 19.)

III. Luftverkehr.

Europa.

Eine Ausdehnung des deutschen Flugpostbetriebs[1]) ist durch Aufnahme neuer regelmäßiger Verbindungen von Berlin 1. über Hannover nach Westfalen-Rheinland, 2. nach

[1]) Vgl. Märzheft, S. 101, und Aprilheft, S. 129.

Frankfurt a. M., 3. nach Breslau, 4. nach Warnemünde erfolgt. Die letztere Linie dient vornehmlich der Beschleunigung des Personen- und Postverkehrs mit Skandinavien.

Ein Luftpostdienst Kopenhagen—Malmö ist geplant. (Automobilwelt-Flugwelt, 30. III. 19.)

Ein Luftpostdienst Paris—Bordeaux ist am 22. März eröffnet worden. (Schiffahrts-Ztg., 29. III. 19.)

Französische Luftverkehrspläne. Der mit der Organisation des Luftverkehrs in Frankreich betraute Oberst Leclerc beabsichtigt folgende Linien einzurichten: London—Calais—Paris—Lyon—Marseille; Brüssel—Paris—Barcelona; Brest—Paris—Straßburg. Ferner sollen Küstenlinien zur Verbindung der Häfen, sowie Grenzlinien zur Verbindung der größten Grenzstädte geschaffen werden. Man beabsichtigt, in allen großen Städten Frankreichs Flugplätze einzurichten. Weiterhin erwartet Leclerc die Gründung mehrerer Luftverkehrsgesellschaften zur wirtschaftlichen Ausnutzung der durch den Staat geschaffenen Linien. (Telegraaf.)

Ein Luftpostdienst Rom—Athen soll binnen kurzem eingerichtet werden. (Corriere della Sera.)

Afrika.

Ein Luftpostdienst Rabat—Tanger ist vor kurzem eingerichtet worden. (Allg. Handelsblad.)

IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

Europa.

Ein Fernsprechkabel Berlin-Rheinland wird zur Zeit verlegt. Es handelt sich um ein nach dem Pupin'schen System konstruiertes, mit Selbstinduktionsspulen ausgerüstetes Kabel.

Die drahtlose Telephonie über den Atlantischen Ozean wird bald, dank der ungewöhnlichen Leistungsfähigkeit der lautverstärkenden Apparate, ein gelöstes Problem sein und mit ihr die „Welttelephonie“ [1]). Die Marconi-Gesellschaft hat nach sechsmonatigen Versuchen eine telephonische Verbindung Irland—Kanada vor kurzem hergestellt, die vorläufig allerdings noch nicht öffentlich ist (Times). — Ebenso ist zwischen Arlington (bei Washington) und dem Eiffelturm bereits telephoniert worden. Eine Geheimhaltung drahtloser Ferngespräche ist allerdings nicht möglich.

Amerika.

Eine Marconi-Großstation auf den Galapagos-Inseln wird im Auftrag der Regierung von Ecuador errichtet. Sie soll mit Buenos Aires, San Francisco und Funabashi (Japan) direkt verkehren. (Telegraph and Telephone Age.)

Eine Marconi-Station auf den Falklands-Inseln ist in Fox Bay errichtet worden. (Journal télégraphique, 25. II. 19, S. 32.)

[1]) Vgl. Dr. Max Roschers Aufsatz „Welttelephonie“ im Februarheft 1912, S. 502.

Bücherbesprechungen.

Die Vollendung des Mittellandkanals. Untersuchungen über eine zweckentsprechende südliche Linienführung, ihre volks- und kriegswirtschaftliche Bedeutung. Nebst einer Mappe mit 12 farbigen Karten. 1918. Selbstverlag der Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals, Braunschweig. Preis 25 M.

Unter den Aufgaben, die dem kommenden Ausbau der deutschen Binnenschiffahrt erwachsen, gibt es neben der Herstellung einer leistungsfähigen Donau—Rhein(—Weser)-Verbindung keine wichtigere zu lösen, als die Vollendung des Mittellandkanals, d. h. die Fortführung des heute vom Rhein bis Hannover reichenden Kanals bis zur Elbe. Das Material zur Beurteilung der Bedeutung dieses Kanalprojekts war bisher stark zerstreut. Um so dankenswerter ist die vorliegende, überaus gründliche, nicht weniger als 477 Seiten starke Monographie, die das gesamte Material erschöpfend behandelt und durch 12 schöne, klare, farbige Kartendarstellungen erläutert. Nach einer umfassenden geschichtlichen Einleitung wird die geplante Kanalanlage einschließlich der Seitenkanäle und der Saalekanalisierung eingehend beschrieben; ein weiteres Kapitel prüft die Frage der Wasserversorgung, ein drittes das vom Kanal zu bedienende Wirtschaftsgebiet, ein viertes die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, ein fünftes den allgemeinen Nutzen des Kanals und der mit ihm zu verbindenden Talsperren. Es folgen Erörterungen über die militärische und kriegswirtschaftliche Bedeutung des Kanals, eine Gegenüberstellung der drei miteinander streitenden Projekte Nord-, Süd- und Mittellinie, eine Abwägung der widerstrebenden Interessen und ein Rückblick. Eine Reihe von Einzelaufsätzen folgt, überwiegend von den am Plan beteiligten Handelskammern herrührend.

Das vortreffliche Werk sei allen aufs wärmste empfohlen, die irgendwie das hochwichtige Problem des zu vollendenden Mittellandkanals zu studieren wünschen. R. H.

Dr. Herm. Steinert: **„Die Weichselfrage. Danzigs und Polens Zukunft“.** Verlag B. Görges und Dr. H. Steinert. Danzig 1919.

Unser geschätzter Mitarbeiter Dr. Steinert gibt in dieser 64 Seiten starken, sehr zeitgemäßen Schrift eine vortreffliche Monographie des Weichselproblems nach der geographischen, wirtschaftlichen, historischen, technischen und politischen Seite. So knapp die Darstellung ist, so genügt sie doch vollauf, um einen höchst willkommenen Überblick über die heut so brennende Weichselfrage[1]) zu gewähren. Durchaus zutreffend ist des Verfassers Bemerkung (S. 5), daß mit demselben Recht, wie Polen Danzig, Deutschland Rotterdam als Hafen für sich beanspruchen könnte oder Tschechien Hamburg. Sehr beachtenswert ist auch der Nachweis, daß Danzig selbst in der Zeit, wo es nominell zu Polen gehörte, eine „völlig unabhängige Außenpolitik“ pflegte und eigne Gesandte im Ausland unterhielt (S. 38).

Hennig.

H. Röder: **„Das neue Postbuch“** enthaltend die neuen Post- und Telegrammgebühren mit vollständig ausgearbeiteten Tarifen. Preis 2 Mark. Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin C 2.

Wieder sind die Post- und Telegrammgebühren in Deutschland, Österreich-Ungarn usw. erhöht worden; die vielen neuen Tarife machen einen Führer, der alles übersieht, sehr erwünscht. Ein Blick in das ausführliche Sachregister des Röderschen Heftes genügt, um sich schnelle Belehrung über die gesuchte Auskunft zu verschaffen.

[1]) Vgl. des Referenten Aufsatz im November/Dezemberheft 1918 dieser Zeitschrift, S. 246 f.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilungen „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, und Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für „Auslanddeutschtum“ Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart, Königstr. 15; für die Inserate Paul Wolff, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. — Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Berlin W 8.

WELTWIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

UND DEM

DEUTSCHEN AUSLAND-INSTITUT-STUTTGART

IX. Jahrgang | Juni 1919 | Nr. 6

Die weltwirtschaftliche Erdrosselung Deutschlands.

Die Versailler Friedensbedingungen zielen in brutalster Form auf die weltwirtschaftliche Ausschaltung Deutschlands ab. Darüber hinaus verdammen sie das deutsche Volk zur Schuldknechtschaft auf unabsehbare Zeit, machen durch Vernichtung der deutschen Valuta die zugesagte völlige Aufhebung der Blockade illusorisch und führen so automatisch zum physischen und psychischen Ruin unserer Volkskraft.

Erinnern wir uns rückblickend der wirtschaftspolitischen Maßnahmen Englands während des Krieges und der ungeheuerlichen Waffenstillstandsbedingungen, so müssen wir zugestehen, daß in diesem Vorgehen Methode liegt. Dennoch sind die Bedingungen vom Geist des Wahnsinns diktiert, da nicht einmal ein gut genährtes, geschweige denn ein in ständiger Unterernährung gehaltenes Volk sie erfüllen könnte.

Um nur das Gröbste herauszugreifen: Deutschland soll als Anerkennung seiner Schuld 100 Milliarden in Gold zahlbare Schuldverschreibungen ausgeben und muß es dem Ermessen seiner Feinde überlassen, weitere derartige Zahlungen in beliebiger Höhe zu fordern.

Deutschland muß bis zu 50 Prozent seiner Vorräte an Farben sowie chemischen und pharmazeutischen Produkten seinen Feinden ausliefern und soll außerdem bis 1. Januar 1925 immer 25 Prozent seiner Erzeugung an oben genannten Waren überlassen.

Deutschland verliert durch die ihm auferlegten Gebietsabtretungen zwei Drittel seiner Erzvorräte und die Hälfte seiner Vorkommen an Steinkohle. Dieser Erzverlust würde zur Vernichtung der deutschen Eisenindustrie führen. Auf die geschwächte Kohlenerzeugung werden derartige Auflagen gelegt, daß Deutschland nicht entfernt mehr seinen eigenen Bedarf decken kann.

Durch die Abtretung der geforderten Gebiete würde Deutschland etwa 25 vom Hundert seiner landwirtschaftlichen Erzeugung verlieren.

Deutschland wird seines gesamten Kolonialbesitzes beraubt, ist also ein für allemal von der Erzeugung tropischer Rohprodukte ausgeschlossen.

Deutschland werden $4^1/_2$ Millionen Bruttotonnen an Handelsschiffen weggenommen, so daß es nur etwa 730000 Tonnen durchweg kleiner, für Hochseefahrten ungeeigneter Fahrzeuge übrig behält.

Ähnlich steht es mit den übrigen verkehrspolitischen Erpressungen.

Fügt man zu den Verlusten an landwirtschaftlicher Erzeugung die Auslieferung der gesamten fahrbereiten Fischereiflotte und die sofortige Lieferung einer großen Anzahl Milchkühe an Belgien hinzu, so tritt die Absicht eines Mordes durch Hunger klar zutage.

Wie die Verhandlungen in Versailles auch ausgehen mögen, eines steht für den Kenner der Weltgeschichte unverrückbar fest: über kurz oder lang wird sich diesem Wahnsinn gegenüber die Vernunft doch durchsetzen. Auch Deutschland wird wieder einen Platz im Kreise der an der Weltwirtschaft beteiligten Völker einnehmen. Allerdings wird dieses Ziel nur mit einer Fülle von Arbeitsenergie und wirtschaftspolitischer Zähigkeit zu erreichen sein. Es muß erreicht werden, denn das Leben des deutschen Volkes steht auf dem Spiel!

Aus diesem Grunde hat auch unsere Aufgabe durch das Vorgehen unserer Feinde an Wichtigkeit nur gewonnen. Nichts wäre törichter, als jetzt die Nerven zu verlieren. Vielmehr werden wir mit verdoppelter Energie an der Erfüllung unserer Aufgaben, wie sie in der Einführung des Januarheftes dieses Jahres umrissen worden sind, weiter zu arbeiten haben.

Die Schriftleitung.

Bemerkungen zu den verkehrspolitischen Bestimmungen des Versailler Friedensentwurfs.

Von Dr. Richard Hennig-Friedenau.

Der am 7. Mai der Deutschen Friedensabordnung in Versailles überreichte Entwurf eines Friedensvertrags ist alsbald von der Deutschen Regierung wie von der erdrückenden Mehrheit des deutschen Volkes als schlechtweg „unannehmbar" bezeichnet worden. In dieser Hinsicht fanden sich fast alle politischen Parteien zusammen, so daß schwedische Berichte feststellen konnten[1]): „Durch den Friedensentwurf der Verbandsmächte ist Deutschland einig geworden wie nie zuvor." Obwohl zur Stunde in Versailles noch verhandelt wird und die endgültigen Abmachungen bisher keine feste Gestalt angenommen haben, ist es doch angebracht, zu einzelnen Bestimmungen Stellung zu nehmen, um ihre Tragweite recht zu verstehen. Die moralische Seite der auferlegten Friedensbedingungen zu erörtern, ist hier nicht der Platz, obwohl sich gerade darüber vieles sagen ließe. Es sei vielmehr rein objektiv auf einzelne Folgen der verkehrspolitischen Bestimmungen hingewiesen, an die die Väter des Entwurfs zum großen Teil wohl selbst nicht recht gedacht haben und mit deren Durchführung sich die Ententestaaten und ihre Mitläufer zum Teil sogar ins eigene Fleisch schneiden würden. Es seien dabei nicht sämtliche in Betracht kommenden Bestimmungen kritisch unter die Lupe genommen, sondern nur der größere Teil, nur diejenigen, deren Wirkungen bereits einigermaßen übersehbar sind.

1. Der deutsche Schiffbau für die Entente.

In dem Friedensentwurf ist u. a. die Bestimmung enthalten, daß Deutschland fünf Jahre lang auf seinen Werften Schiffe für die Entente bauen müsse, und zwar im Umfang von jährlich 200000 Br.-Reg.-T. Vermag Deutschland eine solche Verpflichtung einzuhalten, und welche voraussichtlichen Folgen würde eine Erfüllung dieses Vertragspunktes voraussichtlich nach sich ziehen?

Ein Schiffbau von 200000 t im Jahr stellt eine Leistung dar, wie sie im letzten Jahr 1918 außerhalb Deutschlands nur in drei Ländern erreicht oder übertroffen wurde, in den Vereinigten Staaten (3033030 t), England (1652024 t) und Japan (489924 t), während sonst nirgends auch nur 80000 t gebaut wurden. Immerhin würde die genannte Menge Schiffsraum von Deutschland bei normaler Leistungsfähigkeit der Werften beschafft werden können. Zwar gab es vor 1914 einzelne Jahre, in denen die gesamte deutsche Schiffsproduktion 200000 t noch nicht erreichte; zuletzt war dies i. J. 1910 der Fall, wo nur 159303 t erzeugt wurden. Im Durchschnitt der einzelnen Jahre, deren Ergebnisse freilich bedeutenden Schwankungen unterlagen, wurde aber die Leistung von 200000 t beträchtlich übertroffen: das in bezug auf seine Ergebnisse weitaus beste Jahr 1913 brachte es sogar auf 465226 t. Im Kriege wurde diese Erzeugungsmenge noch bedeutend überboten, wenn auch naturgemäß vornehmlich zugunsten des Kriegsschiffbaus. Trotz des uns zugedachten Verlustes der Werften in Danzig und Flensburg würde also eine Beschaffung von 200000 t Schiffsraum in feindlicher Fronarbeit zwar überaus hart sein, aber im Bereich der Möglichkeit liegen — vorausgesetzt, daß den Werftarbeitern die alte Arbeitsfreudigkeit wiederkehrt und daß die Beschaffung der zum Bau erforderlichen Rohstoffe auf keine nennenswerten Schwierigkeiten stößt.

Eine andere Frage freilich ist es, ob aus anderen Gründen die Lieferung von jährlich 200000 t Schiffsraum an die Sieger durchführbar, ja auch nur erwünscht sein würde. Die Forderung scheint noch zu einer Zeit aufgestellt bzw. erdacht zu sein, da der Seehandel aller schiffahrttreibenden Nationen unter drückender Frachtraumknappheit litt, denn die zwangsweise Lieferung von Schiffen für feindliche Reeder hat doch ohnehin nur einen Sinn, wenn ein empfindlicher Hunger nach neuem Schiffsraum besteht, der auf andere Weise überhaupt nicht gestillt werden kann. Aber besteht denn heute in der Tat noch ein so gewaltiger Bedarf an Schiffsraum?

Diese Frage ist augenblicklich für die führenden europäischen Ententeländer allerdings noch zu bejahen. Englands Handelsflotte ist seit 1914 um etwa 3—4 Millionen Tonnen verkleinert worden[2]), in Frankreich ist die einheimische Schiffsproduktion fast zum Erliegen gekommen, und die jährliche Bauleistung daselbst stand 1918 (13715 t) mit derjenigen Chinas etwa auf derselben niedrigen Stufe. Italiens Bedarf dagegen ist mit der zu erwartenden Gewinnung vieler neuer Küsten und Hafenplätze anscheinend überhaupt nicht leicht zu befriedigen. Aus diesem Augenblicksgefühl heraus ist offenbar die fragliche Bestimmung dem Friedensvertrag einverleibt worden, obwohl ein Beurteiler, der die Weltlage von einer höheren Warte betrachtet, zur Erkenntnis kommen muß, daß nach einer Zeit unerhörten Frachtraummangels die Peripetie bereits eingesetzt hat, so daß in einer gar nicht fernen Zukunft allem Anschein nach ein Überangebot an Schiffen vorhanden sein wird, das die ganze Sachlage in ein völlig neues Licht rücken wird.

Die Anzeichen hierfür sind bereits unverkennbar, zunächst zwar nur außerhalb Europas. Es kann jedoch keinem Zweifel unterliegen, daß die rückläufige Welle mit einer kurzen Phasenverschiebung auch unseren Erdteil in wenigen Monaten erreichen wird. Tritt aber der Zustand ein, wo auch in den europäischen Ländern mehr Schiffsraum verfügbar ist als benötigt wird, so wären die Zwangs-Schiffsbauten Deutschlands für die Entente geradezu eine Widersinnigkeit, gegen die man sich auch in den mit dem erzwungenen Geschenk beglückten Ländern nachdrücklich zur Wehr setzen dürfte. — Ob diese Auffassung berechtigt ist, möge man selbst an Hand nachstehender Erwägungen beurteilen.

---

[1]) Svenska Dagbladet, 12. Mai 1919.

[2]) Vgl. S. 162 im vorigen Heft.

Es ist heute gewiß, daß die großen Lücken, welche der Krieg in den Bestand der Welt-Handelsflotte gerissen hat, zurzeit bereits so gut wie vollständig wieder ausgefüllt sind. Am 1. Januar d. J. fehlte an der Welttonnage des Sommers 1914 nur noch rund 1 Million Tonnen[3]). In den seither verflossenen fünf Monaten dürfte auch dieser Rest-Fehlbetrag durch die fortschreitende Neubautätigkeit gedeckt worden sein. Ende 1919 kann man auf einen Mehrbestand von vielleicht 3—4, Ende 1920 mit einem solchen von 10 Millionen Tonnen gegenüber dem Stande von 1914 rechnen[4]).

Allerdings sind im nationalen Anteil der einzelnen Länder an der Weltflotte ganz gewaltige Verschiebungen zu verzeichnen. Nicht nur ist die deutsche Handelsflotte, die am 1. August 1914 5238937 t Schiffsraum besaß, zurzeit so gut wie verschwunden, ebenso die österreichische, sondern auch die englische hat sich um 3—4 Millionen Tonnen verringert[5]), von anderen zu schweigen. Demgegenüber hat sich die nordamerikanische und in geringerem Grade auch die japanische Handelsflotte bedeutend vermehrt. Die vereinsstaatliche, die 1914 über 4330078 t verfügte[6]), dürfte sich heute auf fast 12 Millionen Tonnen belaufen und soll in Jahresfrist auf fast 17 Millionen Tonnen gesteigert werden[7]), dürfte also in nicht ferner Zukunft die britische Flotte eingeholt haben, vielleicht gar übertreffen.

Zwar werden zurzeit noch zahlreiche Schiffe der Entente durch Fahrten im militärischen Dienst festgehalten und dem Welthandel entzogen, aber die im Februar erzwungene Auslieferung der deutschen Handelsflotte, die jetzt Fahrten für Zwecke der Verbandsländer ausführen muß, hat doch eine große Menge von militärisch requirierten Fahrzeugen dem Frachtenmarkt zurückgegeben, und von Monat zu Monat läßt die vor kurzem noch so unerträglich große Spannung auf dem Frachtenmarkt weiter nach. Die Folge ist zunächst einmal ein rapider Sturz der Frachtraten[5]), der zum Teil fast katastrophalen Charakter angenommen hat und der für viele Unternehmer eine ganz unerwartete, verhängnisvolle Erscheinung darstellt. Wurden doch noch vor wenig mehr als einem halben Jahr Zeitchartergeschäfte auf lange Zeit zu den hohen Sätzen der Kriegszeit abgeschlossen, und heute bereits beginnen sich die zu erzielenden Frachtsätze fühlbar den vor dem Kriege üblichen Tarifen wieder anzunähern!

Es geht das Gespenst der nahen Überproduktion an Schiffsraum durch die Welt. Die stürzenden Frachtsätze sind nur ein Kennzeichen dieser Tatsache. Noch deutlicher weisen andere Ereignisse in die gleiche Richtung, wie die im November und Dezember, nach Abschluß des Waffenstillstandes, von der amerikanischen Regierung verfügte Annullierung zahlreicher Aufträge für Schiffsneubauten, zu der man sich entschloß, obwohl maßgebende Kreise offen dafür eintreten, die Vereinigten Staaten müßten sich in wenigen Jahren nicht nur die größte Kriegs-, sondern auch die größte Handelsflotte der Welt verschaffen. Neuerdings ist nun auch noch bebekannt geworden[8]), daß mehr als 100 kleinere Schiffswerften in Japan, die in der Zeit der großen Frachtraumnot während des Krieges wie Pilze aus der Erde schossen, den Betrieb eingestellt hätten, da die japanischen Reeder nicht gewillt seien, weitere Aufträge zu vergeben und da in naher Zukunft der Bedarf der außereuropäischen Länder an Schiffen gedeckt sein werde.

Ein starker Konjunkturrückschlag ist also unverkennbar. Daß er sich in Amerika und Ostasien früher bemerkbar macht als in Europa, ist im Hinblick auf die Lage der Dinge selbstverständlich, denn die Kriegsverluste an Schiffsraum haben ja fast ausschließlich die europäische Handelsflotte betroffen, während die Gewinne nahezu vollständig den nichteuropäischen Schiffahrtsnationen zugute gekommen sind. Es ist daher begreiflich, daß die Ententeländer in Europa zurzeit noch bemüht sind, ihre erlittene Einbuße so rasch wie möglich zu ersetzen und dem schon in allen Meeren fühlbaren Wettbewerb der Nordamerikaner und Japaner ein Paroli zu bieten. Aber es ist mehr als zweifelhaft, ob es den europäischen Reedereien, vornehmlich den englischen und französischen, gelingen wird, das im Kriege verlorene Feld zurückzuerobern, zumal in Südamerika und im Stillen Ozean. Eine gewaltsame, über das Weltbedürfnis hinausgehende Vermehrung des eignen Schiffsparks muß die schon heut spürbar werdende Überproduktion an Frachtraum rasch und empfindlich verstärken, und ein weiteres Sinken der Frachtraten, z. T. bis auf eine unter die Rentabilität hinuntergehende Grenze, dürfte die schließlich unvermeidliche, im Interesse der deutschen Einfuhr übrigens nicht unwillkommene Folge sein.

Jedenfalls ist aber so viel klar, daß der Drang nach Vermehrung des nationalen Schiffsraums, der in den Vereinigten Staaten und in Japan schon gehemmt worden ist, auch in Europa bald sein Ende erreichen muß. Wenn auch die englischen, französischen und anderen Werften heut und morgen noch gut beschäftigt sein mögen, so ist doch die Zeit abzusehen, da auch sie von der Beschäftigungslosigkeit bedroht sind, die ihre Kollegen in den Vereinigten Staaten und in Japan z. T. bereits heimsucht.

Nun bedenke man, was es unter solchen Umständen heißen würde, daß die deutschen Werften fünf Jahre lang jährlich 200000 t Schiffe für die Ententereedereien bauen sollen. Augenblicklich mag ja den feindlichen Reedereien eine sofortige Vermehrung ihrer Schiffsbestände noch recht willkommen sein, aber wenn wirklich, wie es den Anschein hat, eine Überproduktion von Schiffen in nicht ferner Zukunft zu erwarten ist, so wird ihnen schwerlich damit gedient sein, einen an sich viel-

[3]) Journal of Commerce [Liverpool], 11. April 1919.
[4]) Vgl. die Notiz auf S. 194.
[5]) Vgl. Maiheft, S. 162.
[6]) Lloyds List, Juni 1914.
[7]) Vgl. meinen Aufsatz „Die Zerstörung der englischen Schiffbau- und Schiffahrt-Vorherrschaft durch Amerika und Japan“ im letzten Oktoberheft von Conrads Jahrbüchern f. Nationalökonomie und Statistik.
[8]) Journal of Commerce [Liverpool], 11. April 1919.

leicht schon unrentablen Schiffspark durch immer neue Neuerwerbungen vermehren zu müssen, die ihnen zwar nichts oder nur wenig kosten, aber in jedem Fall erhebliche Erhaltungskosten auferlegen würden. Die englischen und französischen Reeder werden also vielleicht schon bald gar nicht sehr erfreut sein über die Fronarbeit, die den deutschen Werften jetzt durch den Friedensvertrag in ihrem Interesse auferlegt werden soll.

Noch viel geringer als bei ihnen wird aber die Befriedigung in jedem Falle bei den Werftbesitzern und Werftarbeitern der Ententeländer sein. Wenn das Gespenst der Arbeitslosigkeit ohnehin vor der Tür steht und demnächst umgehen wird, so kann man sich leicht vorstellen, wie zufrieden die Stimmung sein muß, sobald durch die erzwungene Gratisarbeit der deutschen Werften für die Ententereedereien diese Arbeitslosigkeit noch empfindlich verschärft wird.

In der schwedischen Presse ist das Urteil über die gesamten Bedingungen des Friedensvertrages auf die kurze Formel: „Weder klug noch gerecht" gebracht worden[9]). Für die Vorschriften über die Arbeit deutscher Werften in feindlichen Diensten gilt diese Kennzeichnung in erhöhtem Maße; denn an einer solchen Friedensbestimmung, wenn sie überhaupt durchführbar ist, wird man in den Feindesländern ebensowenig Freude wie in Deutschland erleben!

2. Die Internationalisierung des Kieler Kanals.

Die Internationalisierung des auf ausschließlich deutschem Boden verlaufenden und mit ausschließlich deutschem Gelde erbauten Kieler Kanals ist an sich eine der empfindlichsten uns zugemuteten Demütigungen des ganzen Friedensvertrags und zudem ein Novum in der Wirtschaftsgeschichte der Menschheit, das man nicht eben als einen Fortschritt der Kulturhöhe und Kriegsmoral bezeichnen kann.

Nachdem die deutsche Kriegsflotte bis auf wenige kümmerliche Reste beseitigt worden ist, hat zwar der Kaiser-Wilhelm-Kanal seine ehedem so hohe strategische Bedeutung ganz von selbst eingebüßt. Die Entziehung des Kanals für unsere Kriegsmarine also wäre an sich nicht mehr ein fühlbarer Schlag, denn die wenigen Kriegsschiffe, die wir behalten, sind doch, mit und ohne Kanal, zur Bedeutungslosigkeit verdammt. Für unsre Handelsschiffahrt aber wird die Internationalisierung, soweit der Durchgangsverkehr in Betracht kommt, zunächst noch nicht einmal sehr fühlbar zu sein brauchen. Der Handel legt ja erfahrungsgemäß bei der Benutzung irgendwelcher Verkehrswege so gut wie überhaupt keinen Wert auf deren politische und nationale Zugehörigkeit und fragt in Friedenszeiten ganz ausschließlich danach, welche Kosten die Fahrt auf den jeweiligen Verkehrswegen mit sich bringt.

In dieser Hinsicht nun war die Reise durch den Kieler Kanal stets als ungemein billig zu betrachten. Ganz im Gegensatz zum Suezkanal, der rücksichtslos für den guten Verdienst der Aktienunternehmer ausgewertet wird und in dem viel höhere Gebühren erhoben werden, als es eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals nötig machen würde, wurde der Kaiser-Wilhelm-Kanal, der ja in staatlichem Besitz war, niemals in fiskalischem Sinne ausgenutzt. Vielmehr wurden die Gebühren so niedrig wie möglich gehalten, und lediglich die unvermutet starke Benutzung (1911 54012 Schiffe mit 8558204 Br.-Rg.-T.) bewirkte, daß in den letzten Jahren vor dem Kriege ein bescheidener Reingewinn verblieb. Die Gesamteinnahmen betrugen i. J. 1912 z. B. nur 3930931 M. (gegenüber 109 Mill. M. im Suezkanal!), die Überschüsse rund $1^1/_4$ Mill. M. (gegenüber rund 74 Mill. M. im Suezkanal!), d. h. sie stellten eine Verzinsung des Anlagekapitals von etwa $^3/_4$ % (gegenüber 33 %!) dar. Die Gebühren, die für die Benutzung der im Kanal tätigen 30 fiskalischen Schleppdampfer zu zahlen waren, betrugen sogar nur ein Viertel der tatsächlich entstehenden Selbstkosten.

Ob eine künftige internationale Verwaltung des Kanals eine gleichgroße Kulanz gegen die Weltschiffahrt an den Tag legen wird und kann wie ehedem das Deutsche Reich, das keinen irgendwie nennenswerten Nutzen aus dem Kulturwerk ziehen wollte und sich an dem hohen strategischen Wert des Kanals genügen ließ, muß mehr als zweifelhaft scheinen. Die internationale Verwaltung, in der ja das englische Element mit Sicherheit tonangebend und schließlich vielleicht allein bestimmend werden wird, dürfte schwerlich den so uneigennützigen Geschäftsbetrieb des ehemaligen Besitzers fortführen. Wäre es anders, so bliebe es unbegreiflich, warum man Deutschland den Besitz des Kanals rauben will, denn billiger als bisher wird die internationale Handelsschiffahrt im internationalisierten Nordostseekanal ganz sicher nicht fahren, wohl aber möglichenfalls nicht unwesentlich teurer. Die Forderung einer Abtretung des Kanals seitens Deutschlands an eine internationale Verwaltung ist daher nur unter dem Gesichtspunkt zu verstehen, daß man sich in der Wasserstraße eine ergiebige Einnahmequelle erschließen und überdies Deutschland recht sichtbar demütigen will. Wenn sich auch die Schröpfung der Handelsschiffahrt im Kaiser-Wilhelm-Kanal wegen des verhältnismäßig nicht großen, kostenlosen Umwegs um Kap Skagen stets nur in mäßigen Grenzen halten und nie den Umfang wie im Suezkanal annehmen kann, so dürfte doch die gesamte Handelsschiffahrt, vornehmlich auch die neutrale, der leidtragende Teil sein und in ganz anderem Maße als bisher zu den Betriebskosten des Kanals herangezogen werden. Die Spuren schrecken jedenfalls, die man mit der fiskalischen Politik des bisher einzigen internationalisierten Seekanals der Erde, eben des Suezkanals, gemacht hat, und die Betriebskosten der Kieler Wasserstraße, die ja seit dem 24. Juni 1914 bekanntlich in neuer, stark verbesserter Gestalt und in vergrößerten Dimensionen dem Verkehr offen steht, werden sich überdies unter internationaler Verwaltung wahrscheinlich beträchtlich höher als ehedem unter deutscher Herrschaft stellen. — Nicht ganz ausgeschlossen ist es außerdem, daß die Ententestaaten ihre eigene Schiffahrt im Kieler Kanal

[9]) Svenska Dagbladet, 9. Mai 1919

schließlich irgendwie günstiger stellen als die Deutschlands und der neutralen Länder, etwa mit der Begründung, daß die hohen Kosten, die den Siegern aus dem „Kreuzzug für die Kultur und Menschlichkeit“ entstanden sind, eine nachträgliche Begünstigung der eigenen Schiffahrt rechtfertigen. Gerade die Neutralen haben daher von dem geplanten Wechsel der Herrschaft im Nordostseekanal manches zu fürchten und nichts zu hoffen.

Es hieß ursprünglich in durchaus glaubhafter Weise, daß die Vereinigten Staaten sich der Internationalisierung des Kieler Kanals widersetzt hätten, um nicht einen Präzedenzfall zu schaffen, der eines Tages gegen ihren eigenen Panamakanal ausgespielt werden könne. Traf diese Meldung zu, wie es sehr wahrscheinlich ist, so hat Präsident Wilson auch auf diesem Gebiete, wie auf so vielen anderen, durch die überlegene Staatskunst der Lloyd George und Clémenceau eine Niederlage erlitten. Es ist nichts weniger als unwahrscheinlich, daß nun eines Tages England die von den Amerikanern genehmigte Internationalisierung des Kaiser-Wilhelm-Kanals als Trumpf ausspielen wird, um an die Vereinigten Staaten die Forderung zu richten, daß „im Interesse der Kulturmenschheit“ auch der Panamakanal unter internationale Kontrolle gestellt oder doch zum mindesten seiner Befestigungen entkleidet werde bzw. daß auf jegliche Begünstigung der vereinsstaatlichen Handelsschiffahrt im Panamakanal, um die ja schon im Juli 1912 ein nicht ganz unbedenklicher Konflikt zwischen den beiden angelsächsischen Großmächten entstand, verzichtet werden müsse. Jedenfalls führt die Internationalisierung eines mit nationalen Mitteln erbauten und auf nationalem Boden verlaufenden Kanals einen Präzedenzfall in die Wirtschaftsgeschichte unserer Tage ein, aus dem in Zukunft nahezu mit Sicherheit noch schwere Konflikte und Streitigkeiten zwischen anderen Nationen hervorgehen werden, denn wenn man heute Deutschland den Verzicht auf einen streng nationalen Verkehrsweg zumutet, so werden die siegreichen Großmächte bei erster Gelegenheit eine ähnliche Forderung auch an andere kleinere Staaten zu stellen berechtigt sein, zunächst an Holland wegen des Scheldelaufs, dann an Griechenland wegen des Kanals von Korinth usw.

3. Die Internationalisierung der deutschen Ströme.

Der Rhein, die Elbe, Oder und Donau sollen gemäß Artikel 331 des Friedensvertrages internationalisierte Ströme werden, wie es die Mündungsstrecke der Donau oder der Kongo bereits sind. Die Weichsel dagegen soll im ganzen Umfang ein polnischer Strom werden, wobei auch die Erklärung Danzigs zum „Freistaat“ unter polnischer Souveränität nichts Wesentliches an diesem Charakter ändern würde. Internationalisiert wird ferner die Memel von Grodno an. Der nördlich des Flusses liegende Zipfel Ostpreußens soll bekanntlich von Deutschland abgetreten werden, ohne daß gesagt worden ist: an wen. Auch das Geschick des ehemals russischen Stromlaufs bleibt unsicher, da im Friedensvertrag nicht zu ersehen ist, ob Litauen ein selbständiger Staat sein oder zu Polen oder zum neuen Rußland geschlagen werden soll. Sehen wir zu, so gut es schon möglich ist, hierzu Stellung zu nehmen.

Die Unklarheiten in betreff des Memelstroms, um mit diesem zu beginnen, in betreff Litauens und Nordostpreußens sind offenbar beabsichtigt. Die Entente will zunächst nur Deutschland endgültig verkrüppeln und vermeidet es daher, klare Bestimmungen zu treffen, die entweder die Polen oder die Litauer oder die anscheinend in Rußland neu ans Ruder kommende Regierung des Admirals Koltschak vor den Kopf stoßen müssen. Daß hier noch ernste Reibungsflächen in jedem Falle bestehen bleiben müssen, ist unzweifelhaft; man hofft aber, ihrer leichter Herr zu werden, wenn Deutschland erst unterzeichnet hat und damit endgültig unschädlich gemacht ist. Das Memelproblem zu kritisieren, ist bei der völlig unklaren Lage daher noch ganz unmöglich. Es wird der Anschein erweckt, als ob nicht nur Litauen, sondern auch Nordostpreußen zu Polen kommen soll. Völkisch wäre diese Lösung freilich derart ungeheuerlich, daß man jene Länder ebensogut Tschecho-Slowakien zusprechen könnte. Es sieht daher so aus, als ob zunächst nur Polen bei guter Laune erhalten werden soll und als ob in Wahrheit ganz andere Ziele im Memelgebiet verfolgt werden. Die Bestimmung, daß Nordostpreußen „an die Entente“ zu übergeben sei, gibt zu denken. Sollte etwa England sich im Hafen Memel ein „deutsches Gibraltar“ in der Ostsee zu verschaffen planen und gleichzeitig eine bequeme britische Einfallpforte ins russische Hinterland mit Hilfe des Memelflusses? — Diese Fragen der hohen Politik kann nur die Zukunft klären. Hier sei lediglich darauf aufmerksam gemacht, daß die Memel bisher allein bis zur alten russischen Grenze ein vollwertig schiffbarer Stromlauf, darüber hinaus aber höchst mangelhaft reguliert ist. Mit einem deutschen Memel als Mündungshafen würde Deutschland selbstverständlich an einer ausgiebigen Regulierung des ehemalig russischen, verwilderten Stromes nachhaltig interessiert gewesen sein und würde sich mit beträchtlichen Mitteln an den Regulierungskosten beteiligt haben. Ein polnisches oder litauisches oder gar englisches Memel wird natürlich das Interesse Deutschlands am Memelstrom so gut wie völlig töten, und Polen oder Litauen werden dann nur mit eigenen Mitteln oder mit englischem Geld einen gut schiffbaren Stromlauf erhalten.

Was die Weichsel betrifft, so wurde schon im Januarheft dieser Zeitschrift das Problem dieses Stromes im Hinblick auf die polnische Frage eingehend erörtert[10]), und es wurde dargelegt, daß eine für Polen vollauf befriedigende Regelung gefunden werden könne, ohne daß die deutsche Bevölkerung Westpreußens und Danzigs völkisch vergewaltigt zu werden brauche. Die Entente verlangt demgegenüber eine vollständige Polonisierung der Weichsel, wobei nur Danzig, um eine mangelhafte Verbeugung vor Wilsons „Selbstbestimmungsrecht“ zu machen, als „Freistaat“ unter polnischer Oberhoheit erhalten bleiben soll, womit ungefähr der Zustand der Jahre 1466—1772 wiederhergestellt

[10]) Jahrg. 1918, S. 246: „Polens Zugang zur See und das Weichselproblem“.

werden würde. Sollte es wirklich zu dieser, vom nationalen Standpunkt gesehen, wunderlichen Lösung kommen, so würde für die dringend notwendige Regulierung der Weichsel genau dasselbe wie für die Memel gelten: die kostspieligen Arbeiten an der polnischen Weichsel, die Rußland ehedem aus Eifersucht auf die deutschen Mündungshäfen unterließ, wird Polen dann vollkommen aus eigner Tasche bezahlen müssen, denn Deutschland würde alles Interesse an diesem „ausländischen" Strom verlieren.

Die Internationalisierung der Elbe, der Oder, des Rheins sind Forderungen, die im ersteren Fall dem tschecho-slowakischen Staat, im letzteren Frankreich und der Schweiz vornehmlich zugute kommen würden. Daß man einem großen Land, das seine Binnenschiffahrt auf mustergültiger Höhe zu erhalten verstand, in bezug auf seine Ströme Bedingungen zumutet, die es kulturell mit dem Kongostaat auf eine Stufe stellen, ist eine „Friedensbedingung", deren grimmiger Humor erst in einem gewissen zeitlichen Abstand in voller Klarheit verstanden werden wird. Werden die Forderungen durchgeführt, so mag man sich darüber klar sein, daß die internationale Elbe-, Oder- und Rheinkommission, die neu ins Leben zu rufen sind, dann natürlich auch alle Verantwortung für die Beschaffenheit des Stromlaufs und alle dafür aufzuwendenden Kosten zu tragen haben. Daß die Sorge für die gute Schiffbarkeit der deutschen Ströme ein nichts weniger als einträgliches Geschäft war, ist bekannt. Nicht nur der im besten Gange befindliche Ausbau der deutschen Ströme, vor allem des Rheines selbst, wie er durch das Schiffahrtsabgabengesetz vom 24. Dezember 1911 vorgesehen war, wird dadurch in einer Weise ins Stocken geraten, daß darunter die Binnenschiffahrt ganz Mitteleuropas empfindlich in Mitleidenschaft gezogen werden wird, sondern auch die großzügigen Pläne für ein künftiges erstklassiges westdeutsches Fluß- und Kanalnetz dürften damit bis auf weiteres als zu Grabe getragen zu betrachten sein. An dem vielerörterten Projekt des Großschiffahrtswegs bis zum Bodensee dürfte Deutschland dann kaum noch ein wesentliches Interesse haben; den Rhein-Schelde-Kanal, der Antwerpen zum Rheinmündungshafen machen würde, wird dann nur das Licht der Welt erblicken, wenn die Entente ihn erbaut — Deutschland hat keine Veranlassung, dafür auch nur einen Pfennig beizusteuern. Der hochwichtige Donau-Main-Kanal ebenso wie der Donau-Bodensee- und der Moldau-Donau-Kanal dürfen dann als abgetan betrachtet werden, denn Deutschland wird schwerlich Neigung haben, auf seine Kosten Kanäle zwischen zwei internationalisierten Strömen zu bauen, wird sich aber andererseits auch hüten, den internationalen Stromkommissionen Baurechte auf seinem Grund und Boden zuzugestehen. Nur für den Donau–Weser-Kanal mag vielleicht ein deutsches Interesse erhalten bleiben. Ein solcher Kanal würde zwar den Main kreuzen müssen, aber der Ausbau des Mains selbst, der nach langjährigen Kämpfen neuerdings endlich gesichert zu sein schien, dürfte dann wieder erheblich in Frage gestellt sein, wenn nicht die durch die internationale Rheinkommission vertretenen Staaten die Kosten von sich aus aufzubringen bereit sind: Deutschland wird kaum Mittel für eine Maßnahme übrig haben, die sein eignes Wirtschaftsleben zugunsten fremder Länder noch mehr zu schädigen geeignet ist.

Schon aus diesen wenigen Andeutungen ersieht man, welche Fülle von neuen, verwickelten Wirtschafts- und Rechtsfragen durch eine Internationalisierung des Rheins, der Oder und Elbe heraufbeschworen werden würden. Die Sachlage kompliziert sich jedoch für den Rhein dadurch noch bedeutend, daß die ihm zugemutete Internationalisierung ohne Holland gar nicht durchführbar ist. Holland aber, als nicht kriegführender Staat, hat gar keine Veranlassung, sich seiner bisher stets energisch gewahrten Hoheitsrechte im Rheinmündungsgebiet zu begeben und über die Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 hinaus Zugeständnisse zu machen, die einer Abtretung des holländischen Rheins an die Entente gleichkommen würden. Holland hat in der Scheldefrage oft genug bewiesen, daß es keinen Schacher mit seinen territorialen Hoheitsrechten zu treiben gewillt ist: sollte es nun seinen unendlich viel wichtigeren Besitz der Rheinmündung um irgendein Linsengericht zu verkaufen bereit sein oder gar um der schönen Augen des Völkerbunds und der „belle France" willen freiwillig darauf verzichten? Wie will man aber eine echte Internationalisierung des Rheinstroms verwirklichen, wenn Holland sich ablehnend verhält?

Der zweite der neutralen Rheinanliegerstaaten, die Schweiz, wird eher für die Internationalisierungspläne zu gewinnen sein als Holland. Die Schweiz hat sich manchmal — ob mit Recht, sei dahingestellt — über die Ausnutzung der Rheinschiffahrtsstraße durch Deutschland beklagt. Ob freilich die neue Wandlung der Dinge in der Tat günstigere Verhältnisse für die Schweiz schaffen wird, ist zweifelhaft. In der Schweiz selbst ist man skeptisch. Am 8. Mai wurde der Inhalt des Friedensvertrages bekannt, und schon drei Tage später wurde in der Schweizer Presse[11]) dagegen protestiert, daß Frankreich sich das Recht ausbedinge,

> „das Wasser des Rheins für seine Kanäle und Verbesserungsanlagen abzuleiten; ferner erhält Frankreich das ausschließliche Vorrecht der Benutzung der hydraulischen Energie in den Grenzabschnitten des Flusses. Die schweizerische Forderung geht auf einen freien Rhein, d. h. einen unverbauten Stromlauf bis Basel."

So werden durch die Bestimmungen über die Internationalisierung des Rheins wirtschaftliche und politische Interessen der Neutralen gleich an zwei Stellen empfindlich betroffen. Es erscheint kaum möglich, daß Holland und die Schweiz einen Friedensvertrag, der ihre eignen vitalen Wirtschaftsfragen stillschweigend ignoriert und verletzt, ohne schärfsten Protest verwirklichen lassen werden.

Der letzte Strom, der fast im ganzen Umfange internationalisiert werden soll, ist die Donau, die bis Ulm hinauf unter internationale Kontrolle ge-

[11]) Neue Zürcher Zeitung, 11. Mai.

stellt werden soll. Da die ganze obere und mittlere Donau noch recht wenig reguliert für die Schiffahrt ist[12]), werden die Aussichten, die gesamte Donau zu einem voll leistungsfähigen Strom auszubauen, damit ziemlich trübe werden. Die pekuniären Erfahrungen, die seinerzeit Ungarn mit der Schiffbarmachung der Stromschnellenstrecke im Eisernen Tor im Interesse und Auftrage der internationalen Donaukommission gemacht hat[13]), ermutigen nicht eben zur Nachahmung. Bayern, Deutsch-Österreich und Ungarn also werden kaum geneigt sein, Mittel für die Verbesserung eines internationalen Stromes aufzuwenden. Die Donaukommission andererseits hat zwar seinerzeit die Mündung des Stromes schiffbar gemacht und die Kosten getragen, um den (vornehmlich britischen) Seeschiffen und ihrem Handel eine Fahrt möglichst tief ins Binnenland zu ermöglichen, aber für die eigentliche Binnenschiffahrt auf der Donau hat sie noch nicht gar so sehr viel übrig gehabt, und sie hat seinerzeit, als es um sich die Regulierung der Kataraktenstrecke im Eisernen Tor handelte, sogar Ungarn als Mandatar vorgeschickt. Von ihr ist demnach schwerlich zu erwarten, daß sie für den im Mittel- und Oberlauf zum Teil arg verwilderten Strom große Mittel flüssig machen wird, zumal da Englands Interesse an einer nicht-britischen Binnenwasserstraße im allgemeinen dort endet, wo die Grenze der Seeschiffahrt ist — von wenigen Ausnahmen (z. B. Tigris usw.) abgesehen.

Die Aussichten für die Schaffung eines Donau-Großschiffahrtsweges, der noch vor kurzem, in den Tagen der Mitteleuropaträume, der Verwirklichung nahe zu sein schien[14]), sind also zurzeit so trübe wie möglich. Nicht aber nur für die Donau, sondern für die Binnenschiffahrtshoffnungen des gesamten Mitteleuropa würde die Unterzeichnung und Anerkennung des am 7. Mai überreichten Friedensprogramms einen kulturellen Rückschlag bedeuten, der voraussichtlich in vielen Jahrzehnten nicht wieder gutzumachen ist.

4. Die Abtretung der deutschen Seekabel und die Kontrollierung der deutschen Funkentelegraphie.

Über die mit diesem Thema zusammenhängenden Fragen hat sich bereits im vorigen Heft Dr. Roscher eingehend geäußert[15]). Nun setzen Artikel 197 und 284 fest, daß Deutschland seine Seekabel abtreten und seine Funkentürme, nach einer kurzen Übergangszeit, unter feindliche Überwachung stellen soll. Nicht nur unsere großen überseeischen Telegraphenkabel solllen wir abtreten, sondern auch die kurzen staatlichen Küstenkabel in den deutschen Randmeeren, von denen bisher die wichtigsten (nach Irland, Norwegen usw.) doppelstaatlicher Besitz waren. Zunächst aber sind unsere Auslandskabel gemeint, die sich übrigens sämtlich in privatem Besitz befinden, zum Teil sogar, wie die drei großen Kabelstränge in der Südsee, gemeinsames deutsch-holländisches Privateigentum sind. Es lassen sich dabei insgesamt folgende 15 Kabel feststellen: 1. Borkum–Vigo; 2. und 3. zwei Kabel Borkum–Fayal; 4. und 5. zwei Kabel Fayal–Coney Island (U. S. A.); 6. Borkum–Teneriffa; 7. Teneriffa–Monrovia; 8. Monrovia–Pernambuco; 9. Monrovia–Lome; 10. Lome–Duala; 11. Konstanza–Konstantinopel; 12. Tsingtau–Wusung (bei Schanghai); 13. Wusung–Jap; 14. Jap–Guam; 15. Jap–Celebes.

Es dürfte ein Novum in der Kriegsgeschichte der gesitteten Völker sein, daß im Friedensvertrag die Abtretung privaten Besitzes gefordert und den Eigentümern anheimgestellt wird, sich von ihrer Regierung entschädigen zu lassen. Die Sachlage wird um so grotesker, als eben auch neutralen (holländischen) Unternehmern ihr Besitz geraubt werden soll, für dessen Höhe die Deutsche Regierung Vergütung bieten müßte. Wenn diese Rechtsauffassung zur Anerkennung gelangt, so mag in den nächsten Friedensvertrag eine Klausel Aufnahme finden, wonach der unterlegene Teil irgendeinen in Privathänden befindlichen wertvollen alten Familienschmuck oder Gobelin oder anderen Kunstbesitz abtreten und von Staats wegen den Besitzer entschädigen muß. Es ist dies eine Piratisierung der Kriegführung, die auf die Moral und ritterliche Gesinnung unseres Zeitalters ein wenig schönes Licht zu werfen geeignet ist.

Die, gelinde gesagt, Absonderlichkeit der Zumutung ist offenbar auch bei unseren Gegnern empfunden worden, und man hat, da man sich ihrer schämte, eine „rechtliche“ Begründung für sie ausfindig gemacht, die allerdings an Absonderlichkeit die Zumutung selbst noch übertrifft: man fordert die deutschen Seekabel als „gute Prise“ für sich, da sie gegen die Blockadeerklärung verstoßen hätten. Nun sind aber die einst von Borkum ausgehenden Überseekabel sämtlich bereits seit dem Morgen des 5. August 1914 zerschnitten, hatten also gar keine Gelegenheit mehr, gegen die englische Blockade zu verstoßen. Außerdem gehört zum Begriff der „guten Prise“, daß die gemachte Beute in einen Heimatshafen eingeschleppt wird, was bei den Kabeln nicht möglich oder sinnlos ist. Nun ist freilich im Weltkriege das Völkerrecht so oft aufs Prokrustesbett gespannt worden, daß es auf eine Verrenkung mehr oder weniger kaum noch ankommt. Hier mag uns daher auch die praktische Seite der Angelegenheit mehr als die theoretische interessieren.

Ex ungue leonem! Die Klaue des britischen Löwen ist in dem Kabelparagraphen des Friedensentwurfs und in noch höherem Maße in der Bestimmung über die Überwachung der deutschen Funkentelegraphie unverkennbar. Niemand auf der ganzen Welt hat an der Durchführung dieser Bestimmungen ein Interesse als England ganz allein, das von seinen alten, durch den Krieg durch-

---

[12]) Vgl. Aprilheft 1911, S. 44: „Die Donau als Verkehrsstraße“ und die gleichnamige Schrift von Prof. Fr. Heiderich, Wien-Leipzig 1916.

[13]) Vgl. „Volkswirtschaftliche Mitteilungen aus Ungarn“ 1909, S. 647.

[14]) Vgl. E. von Kvassay: „Die Donau als Verkehrsstraße der verbündeten Staaten“. Budapest 1916.

[15]) Maiheft S. 140: „Der Völkerbund und die deutschen Seekabel“.

löcherten Plänen, die gesamte Überseetelegraphie tunlichst zum britischen Monopol zu machen, noch immer nicht recht ablassen will. Die Vereinigten Staaten, Frankreich, Italien, Japan und die vielen kleineren Ententegenossen, dazu sämtliche Neutralen, sie haben genau dasselbe Interesse wie Deutschland, daß die von England erstrebte Hegemonie im Welttelegraphenverkehr nicht verwirklicht werden möge, sie alle werden durch eine Abtretung der deutschen Seekabel, durch eine Überwachung der deutschen Funkentürme kaum weniger als Deutschland geschädigt, denn gleichviel wer der künftige Besitzer der bisher deutschen Seekabel sein wird, England oder der „Völkerbund"; gleichviel wem die Überwachung der Funkentürme anvertraut werden wird, England wird es einzurichten wissen, daß auf diesen Kabeln und drahtlosen Stationen künftig kein Telegramm ohne Englands Wissen und Willen mehr befördert werden kann — und mehr ist durchaus nicht nötig, um das britische Streben nach dem Welttelegraphenmonopol und die britische Handelsspionage wieder ein tüchtiges Stück zu fördern!

Ganz wird England sein Ziel ja trotzdem nicht erreichen — dafür hat die drahtlose Telegraphie doch schon zu gewaltige Fortschritte im Kriege gemacht, und auch außerhalb Deutschlands entstehen heute von England unabhängige Funkentürme in wachsender Menge. Trotzdem ist zu bedenken, daß die Nauener Station bisher die weitaus leistungsfähigste auf dem europäischen Festland ist. Gelingt es dem englischen Zensor, alleinigen oder auch nur teilweisen Einfluß auf den Betrieb dieses Funkenturms zu erlangen, dessen erfolgreiche Tätigkeit im Dienste deutscher und neutraler Nachrichtenverbreitung während des Krieges den Briten oft genug ein schwerer Stein des Anstoßes war, so wird auch in diesem Fall neben den deutschen Interessen die Haut aller neutralen und selbst der mit England verbündeten Länder gleichfalls zu Markte getragen — ad majorem gloriam Britanniae!

5. Die Kündigung des Gotthardvertrages.

„Deutschland erklärt sich mit der eventuellen Kündigung des Gotthardvertrages einverstanden," lautet ein Satz in demselben Abschnitt des Friedensvertrages, der die Internationalisierung der deutschen Ströme vorsieht. Das Opfer, das Deutschland mit dieser Bestimmung zugemutet wird, ist im Verhältnis zu anderen geringfügig, verdient aber dennoch gleichfalls eine kurze Beleuchtung, obwohl sich gegen die Forderung an sich triftige objektive Einwände seitens des besiegten Deutschland kaum erheben lassen.

Der Bau der am 1. Juni 1882 dem Verkehr übergebenen Gotthardlinie hatte 229 Millionen Frs. gekostet. Hierzu hatten die Unternehmer-Gesellschaft 110 Millionen, der Schweizer Bund und die Kantone 31 Millionen Frs. beigesteuert. In den Rest teilten sich die an der Bahn zumeist interessierten Nachbarstaaten, Deutschland und Italien. Ersteres beteiligte sich mit 30, letzteres, das wesentlich mehr Vorteile von der Überwindung der Alpen hatte, mit 58 Millionen Frcs. Nun hatten sich aber die schweizerischen Kantone das Recht einer Superdividende ausbedungen, die man gerechterweise auch den beiden fremden Subventionsstaaten zubilligen mußte: wenn die Dividende 7% überstieg, sollte die Hälfte des Überschusses anteilmäßig an die subventionierenden Staaten und Kantone verteilt werden. Deutschland und Italien wurden also gewissermaßen zu Mitaktionären der Gotthardbahn. Außerdem wurde ihnen versprochen, daß bei einer Dividende von mehr als 8% die Bergtaxen der Bahn ermäßigt werden würden. Als nun 1909 die Gotthardlinie von der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen angekauft wurde und die Schweizer Regierung naturgemäß wenig Neigung hatte, zwei fremden Staaten ein Mitbestimmungsrecht an einer schweizerischen Staatsbahn zuzugestehen, wurde eine Neuregelung des Verhältnisses angestrebt, die nach langen, schwierigen Verhandlungen im Gotthardvertrag vom 13. Oktober 1909 erreicht wurde. Hierin waren u. a. die Bestimmungen enthalten, daß die Tarife der Gotthardbahn nicht ungünstiger als die einer anderen Schweizer Alpenbahn sein dürften, daß deutsche und italienische Eisenbahnen bei der Benutzung der Bundesbahnen das Recht der Meistbegünstigung erhielten, daß die Personentarife nicht erhöht werden dürften, solange nicht in Deutschland und Italien ebenfalls eine Heraufsetzung der Tarife eintrete.

Gegen die im Vertrag festgelegte Beschränkung der Bundeshoheit richtete sich in der ganzen Schweiz eine lebhafte Opposition, die in der französischen Schweiz geradezu feindseligen Charakter annahm und die sich bemerkenswerterweise so gut wie gar nicht gegen Italien, sondern fast in vollem Umfang gegen Deutschland wandte, das man als den Urheber der einschränkenden Bestimmungen ansah. Erst als die Deutsche Regierung am 22. März 1913 durch ihren Gesandten in Bern erklären ließ, sie sei bereit, in eine Revision des Vertrages einzutreten, falls seine Bestimmungen sich „wider Erwarten als den schweizerischen Interessen zuwiderlaufend herausstellen sollten", trat eine Beruhigung ein, und am 4. April 1913, volle $3^1/_2$ Jahre nach der Unterzeichnung des Vertrags, ratifizierte der Schweizer Nationalrat diesen, als letzte der in Betracht kommenden Instanzen.

Trotzdem blieb ein gewisser Stachel im Schweizer Empfinden zurück, ein Gefühl, wie es sich in den Worten ausdrückte[16]):

> „Nicht den schweizerischen Interessen, soweit sie sich in Zahlen ausdrücken lassen, wohl aber den Hoheitsrechten der Eidgenossenschaft und dem Selbständigkeitsgefühl des schweizerischen Volkes laufen die Bestimmungen des Vertrages zuwider."

Als nun Deutschlands Niederlage entschieden war, entstand seit dem November 1918 in der Schweiz eine neue Bewegung, die Fesseln des Gotthardvertrags abzuschütteln, obwohl von Italien, ohne dessen Einwilligung eine Abänderung nicht zu erzielen war, lange Zeit kein Wort der Geneigtheit zur Kündigung des Gotthardvertrags laut wurde.

---

[16]) Zürcher Post, 6. Dezember 1918.

Gerade Italien stehen eigentlich viel mehr Eingriffsrechte in die Schweizer Hoheitsrechte zu als Deutschland, denn im § 16 des Simplonvertrags vom 25. November 1895 ist die schweizerische Tarifhoheit zugunsten Italiens empfindlich beschnitten, und der Konzessionsvertrag für die Simplonbahn vom 16. Mai 1903 gibt den Italienern im Artikel 12 das Recht, in der Simplondelegation „durch ihre Kontrolle sich zu vergewissern, daß die der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen ... obliegenden Verpflichtungen, insbesondere soweit sie die Fahrpläne und Tarife betreffen, genau eingehalten werden".

Nun hat die Schweiz also tatsächlich die von ihr begehrte Kündigung des Gotthardvertrages durchgesetzt. Die vielgenannte Reise des Bundespräsidenten Ador nach Paris mag dabei wohl den Ausschlag gegeben haben. Italien scheint, da es bei dem Entwurf des Friedensvertrages mitgeholfen hat, der Vertragskündigung zugestimmt zu haben, aber eine offizielle derartige Erklärung liegt bisher von seiner Seite nicht vor, und es ist mehr als wahrscheinlich, daß es seine etwaige endgültige Zustimmung noch von einer Reihe nicht ganz einfacher Gegenforderungen abhängig machen wird. In der Schweiz selbst ist man offenbar überrascht, daß das langbegehrte Ziel im Friedensvertragsentwurf in Sichtweite rückt, ohne daß ein italienischer Einspruch vernehmbar wird, denn es hieß u. a.[17]):

> „Dürfen wir aus der Aufnahme dieses Satzes in den Friedensvertrag schließen, daß der dritte Partner, Italien, damit implicite sein Einverständnis zur Revision des Gotthardvertrages in dem von uns gewünschten Sinne gegeben hat?"

Dieses Einverständnis muß ja wohl erfolgt sein; daß Italien sich aber dazu ganz ohne jede Gegenforderung bereitfinden lassen sollte, erscheint nichts weniger als glaublich. Somit dürften auch im günstigsten Falle noch schwierige und langwierige Verhandlungen zwischen Italien und der Schweiz zu erwarten sein, ehe der Gotthardvertrag vom 13. Oktober 1909 wirklich endgültig der Vergangenheit angehört. Die Aufgabe des deutschen Mitbestimmungsrechts im Betrieb der Schweizer Bundesbahnen gehört immerhin noch zu den erträglichsten Opfern, die Deutschland zugemutet werden.

Wenn aber das schweizerische Volk selbst in einer verhältnismäßig untergeordneten Frage (mit Recht) auf die Wahrung der „Hoheitsrechte der Eidgenossenschaft und des Selbständigkeitsgefühls des schweizerischen Volkes" so eifrig bedacht ist, wie es das obige Zitat aus der „Zürcher Post" erkennen läßt, so darf Deutschland auch von der Schweiz und anderen Neutralen ein Verständnis dafür beanspruchen, daß es in eine so weitgehende, an Versklavung grenzende Beschneidung der deutschen Hoheitsrechte, wie sie der Friedensvertrag ihm zumutet, niemals ehrlich einwilligen kann!

[17]) Neue Zürcher Zeitung, 11. Mai 1919.

Die deutsche Landwirtschaft und die Rückwanderung.

Von Dr. Rudolf Peschke-Berlin.

Weite Kreise der deutschen Arbeiterschaft müssen, wie Erwin Barth im „Vorwärts" behauptete, wahrscheinlich an Auswanderung denken. Nicht minder oder in noch stärkerem Maße ist unter den gebildeten Ständen, Offizieren, Technikern, Beamten, Kaufleuten usw. die Auswanderungslust merklich im Steigen. Demgegenüber urteilte noch vor kurzem der französische Volkswirt Ed. Payen, Mitteleuropa werde seine Menschen selbst brauchen zum Wiederaufbau seiner Wirtschaft, von dort sei keine große Auswanderung zu erwarten. Nun wäre dies wohl der Fall, wenn der Friede schnell und auf der Grundlage der Wilsonschen Punkte, wie sie von den deutschen Politikern aufgefaßt werden mußten, geschlossen worden wäre und wenn man dadurch Deutschland die Möglichkeit gegeben hätte, die notwendig gewordene Umschichtung des wirtschaftlichen Lebens kräftig anzufassen. Nach der Entwicklung, in der wir uns noch befinden, dürfen wir indes nicht damit rechnen, daß sich diese Neueinstellung der deutschen Wirtschaft glatt vollzieht. Es wird aller Voraussicht nach noch längere Zeit dabei bleiben, daß sich auf der einen Seite in den Städten Anstauungen der Bevölkerung und Arbeitslosigkeit bilden, während auf dem Lande empfindliche Lücken entstehen. Für die Auswanderung kommen so in erster Linie städtische Kreise in Betracht.

Diese Auswanderung auf der einen Seite schließt keineswegs eine Einwanderung ländlicher Elemente aus. Die Verteilung der Kräfte, der Ausgleich zwischen Stadt und Land, wie er durch das neue Ansiedlungsgesetz angestrebt wird, erfordert eben zur Durchführung Ordnung und Ruhe in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht und wird sich nicht schnell genug und voll befriedigend herstellen lassen können. Kriegsbeschädigte, Industriearbeiter, Offiziere, die man zum Siedlungswerk und zur Landarbeit heranziehen will, eignen sich doch vorläufig nur in Auswahl in beschränktem Maße dazu, die Lücken der Landwirtschaft zu ergänzen. Diese bleiben und erfordern neue Arbeitskräfte. Deshalb äußerte auch auf der Versammlung des Deutschen Vereins für ländliche Wohlfahrtspflege zu Berlin der Führer des deutschen Landarbeiterverbandes, Georg Schmidt, daß nach wie vor die Schnitterkasernen im Osten Deutschlands noch auf lange hinaus von polnischen Saisonarbeitern bezogen werden müßten. Im Interesse der politischen und wirtschaftlichen Zukunft müssen wir hoffen, daß diese Ergänzung der fehlenden Arbeitskräfte eingeschränkt wird, daß so viel wie möglich deutsche Menschen aufs Land kommen. Außer den erwähnten städtischen Kreisen, die herangezogen werden können, stellen noch die Auslanddeutschen eine Quelle für solche Kräfte dar. Als Rückwanderer bedeuten auch sie eine Einwanderung, aber deutschen Blutes.

Schon viele Jahre vor dem Kriege bestand eine mäßige Rückwanderung deutschstämmiger ländlicher Elemente aus dem Osten. Zu politischen

Zwecken wurde sie zuerst durch den Präsidenten von Wittenburg von der Ansiedlungskommission ausgenutzt. Im Laufe der Zeit sind 5000 deutsche Familien aus Rußland in Posen und Westpreußen seßhaft gemacht worden. Als nach der ersten russischen Revolution die Rußlandmüdigkeit in den über 2 Millionen zählenden deutschen Kolonien des Zarenreiches zunahm, wurde 1909 in Berlin der Fürsorgeverein für deutsche Rückwanderer gegründet, der die Unterbringung der rückwandernden Kolonisten planmäßig organisierte und sich besonders auch der Land- und Waldarbeiter annahm. Vorzugsweise erhielten Ostpreußen und die östlichen Provinzen, aber auch Schleswig-Holstein, Hannover, Brandenburg usw. hierdurch einen Bevölkerungszufluß. Während des Krieges sind durch den Fürsorgeverein in Verbindung mit dem Kriegsministerium mehr als 50000 geflüchtete Deutsche aus Wolhynien in Deutschland aufgenommen worden und haben fast durchweg in ländlichen Betrieben die Kriegswirtschaft gestärkt. Weitere 20000 Deutschstämmige aus den südrussischen Kolonien und aus Wolhynien kamen durch die Arbeiterzentrale herüber. — Die schwere politische Verfolgung, der die Deutschen in Rußland ausgesetzt waren, brachte in Deutschland die Zukunft der Deutschrussen zur Erörterung. Es wurden verschiedene politische Lösungen des Problems verfochten, einmal die Ansiedlung der gesamten Kolonisten in den unter deutschem Schutz stehenden Ostseeprovinzen, sodann tauchte im Jahre 1918 der Gedanke einer Konzentrierung des deutschen Kolonistentums an den Gestaden des Schwarzen Meeres auf. Diese politischen Lösungen sind durch den Gang der Ereignisse verhindert. Nach wie vor wird aber mit einer Auswanderung des sehr reichen Bevölkerungsüberschusses aus den deutschen Kolonien Südrußlands und der Wolga zu rechnen sein, während die wolhynischen Kolonien so stark mitgenommen und zerstückelt sind, daß sie sich schwerlich überhaupt werden halten können. Wenn es gelingt, diesen Überfluß in der Hauptsache in die Menschen fordernden Gebiete Deutschlands zu bringen, so bedeutet das schon eine volkswirtschaftlich nützliche Bewegung. Nicht mehr Amerika und den englischen Kolonien sollen diese Kräfte zugute kommen!

Die bisherigen Schwierigkeiten, den rückwandernden Deutschen aus Rußland einen Ersatz für die verlassene Heimat zu bieten, können gerade infolge der Durchführung der neuen Ansiedlungsgesetze bedeutend vermindert werden. Auch die Wünsche der im Lande befindlichen wolhynischen Rückwanderer gehen dahin, ein, wenn auch kleines, Eigentum oder wenigstens eine Pachtscholle in Deutschland zu besitzen. Jedenfalls bietet sich uns hier ein in jeder Hinsicht vollkommeneres Element zur Ansiedlung und zur Landarbeit, als es die auf das Land gebrachten Angehörigen städtischer Berufe darstellen.

Erwähnt sei noch, daß nicht nur der Osten, sondern auch Amerika uns Rückwanderer für unsere Landwirtschaft liefern kann.

Naturgemäß braucht sich die Ansetzung der Deutschstämmigen, die aus der Ferne zurückkehren, nicht nur auf das ehemalige Deutschland zu beschränken, sondern sie kann auch in Deutsch-Österreich bei einer völkischen Besiedlungs- und Bevölkerungspolitik von Nutzen sein.

Ein Mittel unter vielen zum Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft und insbesondere zur Erstarkung der Landwirtschaft wird so auch die Rückwanderung auslanddeutscher, ländlicher Kräfte sein können. Voraussetzung hierfür ist allerdings, daß den Rückwanderern mehr als bisher mit Verständnis für ihre Eigenart begegnet wird von Behörden und vom ganzen Volk.

Das Reichseisenbahnproblem im neuen Deutschland*).

Von Dr. Otto Gönnenwein-Heidelberg.

Die gewaltsamen politischen Umwälzungen der letzten Monate haben auch die deutsche Eisenbahnfrage plötzlich in ein neues Licht gerückt. Schon lange hatte sich die Überzeugung Bahn gebrochen, daß alsbald nach Beendigung des Krieges dieses Problem gelöst werden müsse, und zwar durch eine weitgehende Vereinheitlichung aller deutschen Staatsbahnen, die den Einzelstaaten nötigenfalls unvermeidliche Opfer an politischer und wirtschaftlicher Selbständigkeit auferlegen würde. Nur über die Form einer solchen Vereinheitlichung wollte man sich infolge der vielgestaltigen Interessen und Wünsche der Einzelstaaten und der zu verschiedenen wirtschaftlichen Lage ihrer Eisenbahnen (vgl. Preußen und Württemberg!) nicht recht klar werden. Vor Ausbruch des Krieges wurde in den Kreisen, die von der Notwendigkeit einer Eisenbahnvereinheitlichung überzeugt waren, die föderalistische, d. h. das Mitbestimmungsrecht der einzelstaatlichen Regierungen und Volksvertretungen einigermaßen wahrende Ausgestaltung einer deutschen Eisenbahngemeinschaft als alleinige Möglichkeit angesehen, die in absehbarer Zeit zu einer befriedigenden Lösung der Frage führen könnte. Von einer solchen Gemeinschaft, für deren nähere Ausgestaltung von Prof. Endres (Die deutsche Eisenbahnfrage, Mainz 1910) und Wirkl. Geh. Rat Kirchhoff (Die deutsche Eisenbahngemeinschaft, 1911) vorzügliche Pläne aufgestellt wurden, erhoffte man noch am ehesten die Vereinigung der extremsten Wünsche Preußens (nach einer möglichst zentralistischen, die einzelstaatlichen Rechte nach Art der preußisch-hessischen Gemeinschaft von 1896 zurücktreten lassenden Gemeinschaft) und Bayerns (nach einer möglichst losen Verknüpfung der Eisenbahnen besitzenden Staaten). Zwei andere Möglichkeiten für die deutsche Verkehrseinheit schienen immer undurchführbarer zu

*) Das Reichseisenbahnproblem, dessen Lösung für Deutschlands Stellung im europäischen Wirtschaftsleben von hoher Bedeutung ist, hat unsere Zeitschrift vor dem Kriege wiederholt erörtert (z. B. Oktoberheft 1912, S. 289). Es erscheint daher geboten, auch zu prüfen, wie sich die Frage nunmehr unter den völlig geänderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen Deutschlands gestaltet. — Die Schriftleitung.

werden: der Bismarcksche Reichseisenbahngedanke von 1876 und der Anschluß weiterer Mittelstaaten an Preußen nach hessischem Vorbild; erstere Möglichkeit schien aus politischen und finanziellen Gründen vollständig ausgeschlossen und fand die allerheftigste Gegnerschaft nicht allein in Bayern, sondern vor allem in Preußen; die zweite Möglichkeit, lange Zeit von den maßgebenden Stellen als der für Preußen allein gangbare Weg angesehen und außerhalb Preußens eigentlich nur um die Jahrhundertwende in Württemberg ernstlich in Erwägung gezogen, wurde vor allem natürlich in Bayern als für die Einzelstaaten ganz unannehmbar bekämpft und stieß auch in Württemberg mehr und mehr auf Abneigung.

Im Jahre 1913 trat nun Wehrmann in seinem Werke „Die Verwaltung der Eisenbahnen“ auf Grund sachlicher wissenschaftlicher Erwägungen und darum wenig beachtet erstmals wieder für das reine Bismarcksche Reichseisenbahnprojekt ein, während die im Jahre 1916 erschienene Kampfschrift des um die Eisenbahnvereinheitlichung so hochverdienten Wirkl. Geh. Rat Kirchhoff („Der Bismarcksche Reichseisenbahngedanke“) eine den partikularistischen Strömungen Rechnung tragende Reichsbahn hergestellt wissen wollte. Die genannte Kirchhoffsche Schrift erregte berechtigtes Aufsehen und trug sodann dem Verfasser, wie kaum anders zu erwarten war, die schwersten Angriffe ein, die hauptsächlich auf die finanzielle Unmöglichkeit der Schaffung einer Reichsbahn hinwiesen. Kirchhoff wich daraufhin zurück und trat in seiner 1917 erschienenen, „Die Reichsbahn“ betitelten Schrift für eine bloße Verwaltung der deutschen Bahnen durchs Reich auf Kosten der Einzelstaaten (S. 32 ff.) mit mehr föderalistischen Grundzügen (u. a. Beibehaltung der Landesbehörden) ein. Gegen diesen neuen Vorschlag wurde mit Recht auf die politische Unmöglichkeit hingewiesen, zentralistische und föderalistische Gedanken in dieser Weise zu vermengen, und es wurde der gewiß nicht unberechtigten Befürchtung Ausdruck gegeben, die Verkehrsleitung für das ganze deutsche Eisenbahnwesen werde dann in den Händen des Reiches liegen, das Reich könne dann auch den Rahm der Eisenbahnüberschüsse abschöpfen, während das finanzielle Risiko unvermindert auf den Schultern der Eisenbahnen betreibenden Einzelstaaten (auch der schwächsten) lasten würde, mit anderen Worten, daß das Reich eine großzügige deutsche Verkehrspolitik treiben könnte auf Kosten der Einzelstaaten.

Bei objektiver Abwägung aller Gründe mußte man zu dem Ergebnis kommen: das reine, streng zentralistische Bismarcksche Reichseisenbahnprojekt ist aus finanziellen Gründen undurchführbar, da die käufliche Übernahme sämtlicher deutschen Bahnen durchs Reich zu einem die Einzelstaaten befriedigenden Preis ein bei der Schuldenlast des Reiches sehr schwer zu lösendes Problem ist und da es bei der sicher kommenden Ausdehnung der Reichssteuern auf die seither so sorgsam gehüteten Gebiete der einzelstaatlichen Steuerzuständigkeit für einen Staat wie Preußen unendlich schwer sein wird, Einnahmen fallen lassen zu müssen, auf die allmählich, so schwankend sie auch sein mochten, der ganze Staatshaushalt eingestellt war. Auf der anderen Seite mußte die Verwässerung des reinen Bismarckschen Reichseisenbahngedankens durch föderalistische Einrichtungen aus den bereits geschilderten Gründen als unmöglich erachtet werden. Aus diesen Erwägungen heraus wurde an Reichseisenbahnen im Ernst tatsächlich nicht mehr gedacht, so dringend erforderlich auch eine weitgehende Vereinheitlichung erschien. So habe auch ich in meiner im Jahre 1918 bei J. Bensheimer in Mannheim erschienenen Schrift „Württemberg und die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens“ den Reichseisenbahngedanken als praktisch fast kaum durchführbar bezeichnet (S. 90) und bin wie die meisten Anhänger der Eisenbahnvereinheitlichung für eine föderalistische Eisenbahngemeinschaft im Sinne von Prof. Endres eingetreten. Endres betrachtete in seinen öffentlichen Vorträgen und Zeitungsartikeln die Schaffung von Reichseisenbahnen wohl als ein zu erstrebendes, aber auf absehbare Zeit nicht zu verwirklichendes Ideal. Erst mit der scharfen Ablehnung des föderalistischen Gedankens der Vereinheitlichung überhaupt schlug er süddeutsche bzw. südwestdeutsche Reichseisenbahnen vor, die nicht gegen, sondern in Anlehnung an die preußisch-hessische Gemeinschaft durchgeführt werden sollten. Auf diesem Umwege erhoffte er die allmähliche Verwirklichung der vollen deutschen Eisenbahneinheit, sei es auf föderativem Wege oder durch reine Reichseisenbahnen über das ganze Reichsgebiet hin, entsprechend der konstitutionellen und finanziellen Entwicklung des Reiches und der Einzelstaaten.

Da kam die Revolution. Mit ihr wurden alle die bisher gemachten Vorschläge für eine deutsche Eisenbahngemeinschaft mehr oder weniger hinfällig, da eine ganze Reihe politischer, finanzieller und staatsrechtlicher Voraussetzungen in Wegfall kamen. Was die Zukunft im einzelnen bringen wird, ist unsicher, und doch steht es fest, daß, wenn je einmal die Verwirklichung des Reichseisenbahnprojekts möglich war, nun der Augenblick günstig ist, da alle Hemmnisse plötzlich weggeräumt sind. Dafür spricht die ganz allgemeine Erwägung, daß unser neues Deutsches Reich, wie auch im einzelnen seine staatsrechtliche Struktur ausfallen wird, ganz bestimmt einen kräftigen Ruck nach der Richtung zum Einheitsstaat hin tun wird, daß alle wichtigen gemeindeutschen wirtschaftlichen Entscheidungen das Reich zu fällen haben wird, ja, daß möglicherweise den Einzelstaaten nicht viel mehr als die Erfüllung gewisser Kulturaufgaben übrig bleiben wird. Diese allgemeine Zeitströmung kommt natürlich auch dem Reichseisenbahnplan zugute. Bei der verfassunggebenden deutschen Nationalversammlung, nicht mehr bei den Einzelstaaten, wird die Entscheidung über die deutsche Eisenbahnfrage liegen; das Reich kann sich ja nun über die Köpfe der Einzelstaaten hinweg die Kompetenz über alle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens beilegen. Daß die Nationalversammlung sich der Angelegenheit annehmen muß, ist sicher, denn über die unglücklichen Halbheiten der Art. 41—47 unserer bisherigen Reichsverfassung müssen wir unbedingt hin-

wegkommen. Das soll kein Vorwurf sein gegen den Schöpfer der alten Verfassung, vor dessen zertrümmertem Lebenswerk wir nun tief erschüttert stehen: er betrachtete ja die genannten Artikel über das Eisenbahnwesen nur als Richtlinie für eine künftige Reichseisenbahnpolitik; er war unschuldig daran, daß kleinstaatliche Beschränktheit zu einem Zeitpunkt, da Preußen noch gar kein eigenes abgerundetes Bahnnetz besaß und da also die finanziellen Gründe für eine Ablehnung der Reichsbahn noch nicht vorlagen, zu einem Zeitpunkt, da Preußen den anderen Staaten durch Abtretung seines Eisenbahnbesitzes und seiner sämtlichen Hoheitsrechte ans Reich mit gutem Beispiel vorangehen wollte, sein hohes Ziel, „die Reichsverfassung zu einer Wahrheit zu machen, auch in ihrem Eisenbahnartikel", vereitelt wurde.

Daß heute etwas geschehen muß, ist ganz sicher; es scheint mir daher unnötig, die Notwendigkeit der Eisenbahnvereinheitlichung an dieser Stelle eingehend zu begründen: es möge genügen ein Hinweis auf das immer noch nicht erreichte verkehrsökonomische Ideal der Verkehrsleitung über die (virtuell) kürzeste und leistungsfähigste Strecke sowie auf die Schlagworte: Vereinfachung des Betriebes und Abrechnungswesens, höchstmögliche wirtschaftliche Ausnutzung der vorhandenen Anlagen und Betriebsmittel, Beseitigung des hemmenden Übergangsstationsbetriebes, gemeinsame Tarifpolitik, engster Zusammenschluß bei Verhandlungen gegenüber dem Ausland. Und da mag es nicht verwundern, wenn nunmehr auch von Seiten derjenigen, die bisher eine Lösung nur auf förderalistischem Wege suchten, unter den veränderten Zeitumständen wieder auf den Reichseisenbahngedanken zurückgegriffen wird, jetzt, da das Finanzproblem an die allererste Stelle gerückt ist und da für eine föderalistische Ausgestaltung, wie bereits erwähnt, eine ganze Reihe politischer und staatsrechtlicher Voraussetzungen in Wegfall gekommen ist.

Noch eine Reihe anderer Erwägungen führt zum Reichseisenbahnprojekt zurück. Die Ausgestaltung einer deutschen föderalistischen Eisenbahngemeinschaft hatte immer (trotz der grundsätzlichen Gleichberechtigung aller Eisenbahnstaaten in ihr) zur Voraussetzung gehabt das ungeschwächte Fortbestehen der preußisch-hessischen Verwaltung als Führerin im deutschen Eisenbahnwesen. Bei der nun im Westen und Osten des preußischen Staates entstandenen Bewegung zu einer Zerstückelung Preußens könnte unter Umständen auch die bisherige straffe Einheit der preußisch-hessischen Verwaltung föderalistischen Formen zustreben und, außerdem könnte (namentlich bei einem Eintritt Deutsch-Österreichs ins Reich) der ganze Schwerpunkt des Reiches mehr nach Süden rücken, eine Möglichkeit, die ihren Ausdruck jetzt schon in dem Vorschlag einer Verlegung des Sitzes der Regierung von Berlin nach dem Süden findet. (Endres schlug vor kurzem in einem öffentlichen Vortrag als Sitz der Eisenbahnzentralverwaltung Frankfurt a. M. vor.) Der Eintritt dieser letzteren Aussicht würde das Aufhören der preußischen Hegemonie, wenn nicht überhaupt, so doch sicher auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zur Folge haben. Damit wäre auch die leichte Verwirklichung des Reichseisenbahngedankens gegeben. Nur ein engstes Zusammengehen aller deutschen Staatsbahnen kann jetzt ein vollständiges Fiasko unserer Verkehrspolitik vermeiden. Gleichermaßen hart wurden alle Verwaltungen durch die unerhörten Waffenstillstandsbedingungen betroffen, gleichermaßen mußten alle nach vier langen Kriegsjahren, in denen nur die allernotwendigsten Reparaturen vorgenommen werden konnten und Neubauten nur in sehr beschränktem Umfange möglich waren, das leistungsfähigste Lokomotivmaterial in die Hände der Feinde ausliefern, und gleichermaßen sind überall die Betriebsmittel heruntergewirtschaftet. Und dann die neuen Aussichten für die Verkehrspolitik, wenn nun Elsaß-Lothringen französisch wird! Wie soll hier z. B. Baden, das in seinem Nord-Süd-Verkehr unter der Konkurrenz der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen bisher schon schwer zu leiden hatte, allein den Wettbewerb mit Frankreich aufnehmen können, wie soll vollends Württemberg seine ohnehin so schwache Stellung im Verkehr behaupten können? Die verfassunggebende deutsche Nationalversammlung muß diese Fragen wenigstens zu einer grundsätzlichen Lösung bringen, wenn auch die Einzelgestaltung des deutschen Verkehrswesens wohl erst in einem besonderen Reichsverkehrsgesetze erfolgen dürfte.

Die kommende große Reichsfinanzreform muß das Reichsparlament ohnehin mit dem Eisenbahnwesen beschäftigen, da das Reich ohne eine noch viel weitergehende steuerliche Heranziehung des Verkehrswesens gar nicht auskommen kann. Und da fragt es sich: soll das Reich den Einzelstaaten den Rahm ihrer Eisenbahnerträgnisse abschöpfen und damit die Rente der Kleinen vollends auf ein ganz unerträgliches Maß herabdrücken, oder soll nicht das Reich den ganzen Betrieb der gesamten deutschen Bahnen übernehmen und die Einzelstaaten für den Verlust ihres Eigentums etwa durch eine fortdauernde Rente entschädigen, mit anderen Worten: soll nicht das Reich, statt wie seither ein „lästiger Kostgänger" der Einzelstaaten zu sein, deren „Wirt" werden?

Die ungeheure Tragweite einer solchen Übernahme der deutschen Bahnen aufs Reich und ihre Bedeutung für den Reichshaushalt sowohl wie für den Haushalt der Einzelstaaten darf nicht unterschätzt werden; die ganze Frage kann abschließend erst mit dem ganzen Reichsfinanzproblem gelöst werden. Denn zwei Dinge sind klar: einmal, daß das Reich unmöglich jetzt den Eisenbahnbesitz der Einzelstaaten und event. auch Deutsch-Österreichs zum vollen Ertragswerte abkaufen kann, und zum anderen, daß die Einzelstaaten, die ja mit der Balanzierung ihres Staatshaushaltes bei der Ausdehnung der Reichssteuern (man denke nur an die ziemlich sicher kommende Reichseinkommensteuer!) die allergrößten Schwierigkeiten bekommen werden, unter keinen Umständen auf eine dem Werte ihres Bahnbesitzes entsprechende Entschädigung verzichten können. Aus diesem Dilemma wird nur ein Weg führen: das Reich übernimmt die Ver-

kehrs- und Betriebsleitung sämtlicher deutschen Bahnen und auch die gesamte finanzielle Verantwortung und entschädigt die Einzelstaaten in Form eines festen Pachtzinses oder einer festen Rente, die dann doch einen festen Posten für den Staatshaushalt der Einzelstaaten abgeben würde. Daß das Reich imstande sein wird, diese Rente in befriedigender Höhe zu bemessen, daran wird wohl kaum gezweifelt werden können, wenn man an die nicht zu unterschätzenden Ersparnisse aus einer einheitlichen großen Verwaltung und an den infolge der Geschlossenheit des ganzen Verkehrskörpers zu erwartenden Verkehrszuwachs denkt. Für die kleinen Eisenbahnstaaten, wie Württemberg und Baden, deren Eisenbahnrente infolge der unaufschiebbaren großen Reparaturen und Neubeschaffungen sicher in ganz bedenklichem Umfange sinken würde, und auch gegebenenfalls für die Bahnen Deutsch-Österreichs wäre diese Lösung die allerglücklichste. Nur eine solche deutsche Reichsbahn könnte ferner unter der vielgeforderten Einbeziehung der Binnenwasserstraßen eine Zusammenfassung aller Kräfte und eine höchstmögliche wirtschaftliche Ausnutzung der vorhandenen Anlagen und Verkehrsmittel verbürgen, und nur sie könnte unseren schwer erschütterten Wirtschaftskörper wieder aufhelfen. Gemeinsame Zentralstelle wäre das von Endres („Reichswasserstraßen-Reichsverkehrsamt“ im Schwäbischen Merkur vom 18. April 1917) und Kirchhoff (S. 54 seiner sogleich zu erwähnenden neuesten Schrift) vorgeschlagene Reichsverkehrsamt. Der von Kirchhoff neuerdings wieder aufgenommene Reichseisenbahngedanke entspricht jetzt vollauf der Zeitströmung; die neueste, erst kürzlich erschienene Schrift Kirchhoffs „Reichsbahn oder vereinigte Staatseisenbahnen?“ verdient die Beachtung in der weitesten Öffentlichkeit. Man denke dann außerdem noch an die moralische Wucht, die die Schaffung einer deutschen Reichsbahn jetzt in der Stunde der Gefahr für unser ganzes Wirtschaftsleben bedeuten würde. Der Augenblick ist nun erstmals wieder seit 1876 gekommen; es gilt zu handeln! Bringt uns die deutsche Nationalversammlung die volle deutsche Verkehrseinheit, so hat sie damit auch zugleich noch ein Stück des Bismarckschen Testamentes ans deutsche Volk vollstreckt, jetzt, da sein übriges Lebenswerk zum Teil zerschlagen.

Die weltwirtschaftliche Bedeutung des Kautschukhandels.

Von Prof. Dr. Fr. Tobler-Münster i. W.

Der Kautschukhandel mit seinen Veränderungen unter sichtbarem und unsichtbarem Einfluß von Ereignissen und Menschenhand ist immer ein interessantes Kapitel der Weltwirtschaft gewesen. Er ist es heute in erhöhtem Maße.

Blicken wir zum bessern Verständnis flüchtig zurück: Gebrauch und Handel dieses pflanzlichen Rohstoffes sind ja so jung wie bei kaum einem andern Stoffe ähnlichen Wertes und ähnlicher Bedeutung. In Brasilien sollen allerdings Indianerstämme seit früher Zeit aus dem geronnenen Milchsaft der Kautschukbäume Gefäße, Schuhe, Fackeln und Bälle hergestellt haben. Ähnliches ward von den Indern lange berichtet, die den Stoff auch zum Dichten von Körben verwandten. Aber erst de la Condamine brachte 1736 aus Peru Proben nach Paris, und noch Ende des Jahrhunderts kannte man in Europa nur eine Verwendung als Radiergummi. Dann erst folgte eine Verwendung zu Röhren, zu höchst unvollkommenen Schuhen, zur Imprägnierung, zur Herstellung von Puppen. Mitte des 19. Jahrhunderts aber kam ein Aufschwung: In England erfand man die Vulkanisierung, d. h. die durch Schwefelzusatz ermöglichte Umwandlung in Hartgummi mit den bekannten neuen Eigenschaften und Verwendungsmöglichkeiten. Damit begann recht eigentlich das rege Bedürfnis nach steigendem Import in Europa.

Es ist sehr bezeichnend, wie der Kautschukhandel sich in Europa, wo zunächst die einzige Industrie von Bedeutung sich entwickelte, in seiner Lage von der Entwicklung bestimmter Industrien abhängig erweist. Betrachtet man z. B. die deutsche Einfuhr des Produktes. Unser Verbrauch betrug:

1889	20 700 dz
1893	40 400 „
1903	86 500 „
1908	123 600 „
1913	184 500 „

In diesen Ziffern liegt der uns allen wohlbekannte Aufschwung der Fahrrad- und dann der Automobilindustrie enthalten.

Beachtenswert für die Entwicklung des Kautschukhandels ist zugleich die Wandlung der Bedeutung der einzelnen Ursprungsländer des Produktes. Kautschuk kam ursprünglich aus Südamerika, fand sich ähnlich, wenn auch zunächst weniger gut, in Indien, später auch noch in Westafrika für den Export verfügbar. Gleichzeitig aber wurden verschiedene den Stoff liefernde Bäume wichtige Pflanzungsobjekte von Gebieten aller vier Weltteile unter dem Äquator. Und so gehen im Handel bald die Erzeugnisse des Sammelns an wilden Pflanzen (früher von Südamerika, Indien, Westafrika, jetzt ohne Indien) neben den Pflanzungserzeugnissen (ursprünglich Süd- und Mittelamerika, später Indien, Ostafrika, Westafrika, Südsee) einher. Alle vorkommenden Erzeugnisse wechseln an Wert nach Ursprungsland, Ursprungspflanze, Sammelart, Alter der lokalen Erfahrungen usw. Und diese Umstände bedingen das verwirrte Bild des Kautschukhandels. Als Beispiel sei eine Tabelle der deutschen Einfuhr von 1913 mit den Ursprungsländern gegeben. Von den damals insgesamt eingeführten 215000 dz (Wert 126 Millionen Mark) kamen unter anderm:

aus Südamerika	66 700 dz
„ Britisch-Indien	60 800 „
„ deutschen Kolonien	29 300 „
„ Kongo	17 000 „
„ Niederländisch-Indien	10 400 „

Und während 1913 in der Welterzeugung sich der Pflanzungskautschuk mit dem Wildkautschuk eben

die Wage hielt, war ein Jahr später schon das Gleichgewicht zugunsten des Pflanzungskautschuks verschoben. Die Erzeugung betrug im Augenblick des Gleichstandes 1913/14 etwa je 600000 dz. Es leuchtet ein, daß bei steigendem Weltverbrauch es so kommen mußte; denn mit dem Verbrauch konnte planmäßig vorbereitete Ausdehnung der Kulturen oder richtiger Ingebrauchnahme der reif gewordenen wohl Schritt halten, nicht aber sich die Menge des wild geernteten auf die Dauer und ohne den schädigenden Raubbau steigern lassen. Wie stark der Verbrauch stieg, belegen folgende Ziffern: 1913 betrug er 1120000 dz, 1916 etwa 1750000 dz, für 1919 wurde er auf 2660000 dz geschätzt! Im Kriege hat sich der Weltverbrauch an Kautschuk verdoppelt. Nebenbei sei noch angemerkt, daß davon bis 1900 (für alle Länder Europas zusammen!) die Hauptmasse aus Südamerika (wie erwähnt, wilden Ursprungs) kam, daß dann zunächst Westafrika erheblich eintrat und daß seit 1912 Indien (mit Pflanzungskautschuk) an erste Stelle gelangte.

Den zahlreichen und voneinander wenig abhängigen Faktoren, die den Kautschukhandel beeinflussen, entspricht das wechselvolle Bild der Qualitäten und der Preislage. Die im Handel vorkommenden Sorten waren stets (besonders früher und unter dem Einfluß des wilden Sammelns noch mehr) außerordentlich verschieden. Der beste Kautschuk war bis in unsere Tage der „fine hard Para", nach alter Methode aus den einzeln und bezirksweise in den Urwäldern am Amazonas verpachteten und abgeernteten Stämmen des Parakautschuks „wild" gesammelt und nach erprobter Art geräuchert. Nirgends ist jemals wilder Kautschuk ähnlich sorgsam und gleichartig gewonnen worden. Denn ein gewisses Maß von Aufbereitung an Ort und Stelle ist zur Konservierung in den Tropen nötig. Gleichmäßigkeit der Ware aber ist ein sehr wichtiges Moment für die verarbeitende Industrie geworden, die bei der komplizierten und wandlungsfähigen Natur des Stoffes ihren Vorteil in der Einstellung auf ein gleichbleibendes Erzeugnis in besonderem Maß erkannt hat. So ist bei kaum einem anderen Rohstoff die Gefahr des Einkaufs nach Proben so groß geworden und der größere oder dauernde Abschluß so sehr Sache des Vertrauens, wie bei diesem. Manches für die Güte der Ware besagt die äußere Form: Kautschuk-Felle („Crêpes") sind durch Flachwalzung vor innerem Verderben (Schimmelbildung) beim Lagern besser geschützte Ware, als z. B. die Bälle („Peruvian Balls") geräucherte Ware (neben „Para" heute auch die geschätzten „smoked sheets" von andern Orten); sozusagen innerlich desinfiziert. Natürlich wurde infolge der bessern Notierung besser behandelter Ware an vielen Plätzen vom Erzeuger der Versuch gemacht, die Qualität des Rohkautschuks im „Nerv" (das ist die Summe der physikalischen Eigenschaften) und in der „Homogenität" hochzuhalten; leichter gelang das begreiflicherweise beim Pflanzungserzeugnis und bei Vergrößerung der Betriebe oder Zentralisation der Aufbereitung. Nicht uninteressant ist es, daß jüngst die Frachtraumnot einen Einfluß auf die Warenform übte: die Vereinigten Staaten verlangten 1918 von Brasilien aus diesem Grunde den Kautschuk in gepreßten Ballen, eine sonst an sich nicht gern gewählte Form, die sich höchstens für kürzere Fahrten empfiehlt.

Je mehr Sorgfalt und gelernte Arbeit schon in die Gewinnung des Rohproduktes gelegt werden mußte, desto größer wurde die Abhängigkeit von der für die Erzeugnisse aller tropischen Pflanzungen sowieso höchst wichtigen Arbeiterfrage. Mehr als einmal hat sie die Markt- und Preislage des Kautschuks entscheidend beeinflußt.

Daneben hat aber auch die Spekulation stark an den maßlosen Schwankungen mitgearbeitet, die der Markt von London oder Amsterdam in den letzten 10—15 Jahren erfuhr. Der Parakautschuk hat 1907—1913 sich von 7 Mark je Kilogramm bis auf 28 Mark erhoben und wieder sich bis auf 7 Mark gesenkt. In einem Jahre konnte die Schwankung einer Sorte am Kilogramm bis zu 8 Mark betragen. Für Parakautschuk ist übrigens ähnlich wie in der Menge auch schon in Preis oder Qualität ein Gleichgewicht zwischen wildem (d. h. in diesem Falle dem besten wilden Kautschuk überhaupt und daher traditionell gesuchten!) und dem Pflanzungsprodukt zu verzeichnen. Juli 1915 betrug der Mehrpreis für den besten brasilianischen Wildparakautschuk, gegenüber dem jüngeren Erzeugnis der indischen Pflanzungen des Parakautschukbaumes, nur noch $^1/_2$ Penny pro Pfund.

Die gesteigerte Erzeugung des Stoffes in Pflanzungen hat selbstverständlich letzten Endes doch im Ganzen ein Sinken des Preises hervorgebracht und damit zu einer exakteren Kalkulation in den erzeugenden Gebieten gezwungen. Ein Glück für die Lage des Kautschukhandels — denn nur so kann er hoffen, aus der Abhängigkeit von Spekulation und den ihr unausbleiblich folgenden Reaktionen frei zu werden und sich gesunder nach Angebot und Nachfrage zu richten. Wie sehr das Sinken des Preises bei den Qualitätsunterschieden und der in den verschiedenen Tropenländern verschiedenartig begrenzten Kulturmöglichkeit gewisser Pflanzenarten, die Kautschuk liefern, die Erzeugung des Stoffs beeinflußt, hat drastisch die ostafrikanische Kautschukkrisis gelehrt. In Ostafrika war es möglich, eine mittlere Qualität durch Anbau des aus Südamerika stammenden Manihot zu gewinnen. Trotz der nicht leichten Lösung der Arbeiterfrage konnte das dabei erzielte Produkt bis 1912 seinen Marktwert haben neben den teuren brasilianischen und anderen Kautschukarten. Sobald aber aus Indien die großen Mengen guter Ware aus den reif werdenden Pflanzungen auf den Markt kamen, konnte sich das ostafrikanische Erzeugnis nicht mehr halten. Es hielt sich, solange der bescheidenste Verdienst noch möglich war, solange auch, als Schwankungen z. T. infolge Arbeiterfragen dem indischen Preis anhafteten, solange auch als deutsche Industrie das Möglichste tat, um das Erzeugnis der eigenen Kolonien aufzunehmen (wozu die oben erwähnte Gewöhnung der Industrie an ein gleichartiges Produkt einen besondern Anlaß gab). Es kam aber der Zeitpunkt

der aussetzenden Rentabilität unausweichbar heran. Nur die veränderte Lage nach dem Kriege könnte unter noch nicht erkennbaren Umständen (Handelsverträge, Zölle, Rohstoffzufuhrbeschränkungen für Deutschland) eine neue Wendung bringen. Die untere Kostengrenze für die Gestehung des Kilogramm Rohkautschuks dürfte heute für den Durchschnitt mit etwa 3 sh gegeben sein. Davon hängt also ein europäischer Marktpreis unter Berücksichtigung der Frachtverhältnisse ab.

Aber damit sind wir noch nicht am Ende aller Möglichkeiten für die heutige Gestaltung des Marktes. Der Krieg hat, wie schon erwähnt, den Verbrauch an Kautschuk verdoppelt, aber die gleiche Zeitspanne hat auch das Gespenst der Überproduktion heraufgeführt. Noch nehmen die Neuanlagen von besten Sorten in Indien (Holländisch-Indien und Ceylon) zu, aber schon überlegen die vorwiegend britisch-indischen Pflanzer in der Internationalen Kautschuk-Pflanzervereinigung und in der Kautschuk-Kommission (Singapore), wie sie die Preislage erträglich halten können. Einschränkung der Erzeugung (Festsetzung eines Höchstquantums an Zapfungsertrag, pro acre im Jahre 200 oder nur 125 Pfd.!), Regierungsmonopol und Trust für den Handel, Mindestpreis und Höchstpreis (2 sh 4 d ab Singapore!) sind vorgesehen. Alles ist in fabelhafter Spannung; denn die zahlreichen überkapitalisierten Gesellschaften, Gründungen von 1910—1912, sind ernstlich gefährdet, während gesunde Betriebe durchhalten dürften. Zur Beleuchtung dieser Lage mögen übrigens Zahlen dienen, die das Ansteigen der Erzeugung von indisch-malaiischem Kautschuk gegenüber Brasilien erkennen lassen:

	Brasil. Kautschuk	Malaiisch. Pflanzungskautschuk
1900 . . .	26 750 000 kg	4 000 kg
1907 . . .	37 835 000 „	1 010 000 „
1912 . . .	42 231 000 „	28 500 000 „
1917 . . .	39 000 000 „	210 000 000 „
1918 . . .	37 000 000 „	250 000 000 „

Was liegt in diesen Zahlen und ihrem Vergleich nicht alles enthalten! Eine Verschiebung in der Weltwirtschaft, wie sie größer, folgenreicher und schwerer zu übersehen nicht gedacht werden kann. England ist heute der erste Erzeuger von Rohkautschuk geworden und hat Südamerika an Menge geschlagen, an Güte des Erzeugnisses erreicht. Aber eine andere große Verschiebung steht daneben, nicht weniger folgenreich und zugleich eine Gefahr für das durch die erste anscheinend geförderte Land. Gerade im Kriege hat sich die außereuropäische (d. h. nordamerikanische) Kautschukindustrie gewaltig gehoben. Zwei Drittel des Weltverbrauchs an Rohkautschuk gehen heute nach Amerika, und es wird immer klarer, daß es sich dabei nicht bloß um Kriegsindustrie handelt. So ist die Fabrikation von Pneumatiks und billigen Automobilen in einer so überwältigenden Weise nordamerikanische Spezialität geworden, daß schwer an einen Rückgang zu denken ist. Was muß die Folge dieser Verschiebung sein? Nordamerika wird zunächst den ohnedies durch die indische Erzeugung bedrohten Kautschukvorrat Südamerikas leicht an sich ziehen. Damit ist England oder Indien vielleicht sofort im Besitz eines Monopols für die Belieferung Europas. Doch leidet es selbst in seiner kautschukverarbeitenden Industrie schwer, ebenso wie andere Länder Europas, durch den Ausfall der Abnehmer in Nordamerika und auch wohl Südamerika. Darum eben droht ihm das Gespenst der Überproduktion in Indien doppelt, darum sucht es krampfhaft die holländisch-indischen Betriebe, die übrigens viel englisches Kapital enthalten, mit in seinen Interessenkreis zu ziehen, um zu verhindern, daß sogar in Europa für den englischen Rohstoff noch eine steigende Konkurrenz erwächst. Wir stehen hier vor einer bedeutsamen Frage und Entwicklung.

Zum Schluß noch ein Wort über die zukünftige Stellung Deutschlands auf dem Kautschukmarkt. Deutschland braucht weiter und wieder Kautschuk, das wollen wir ruhig zugeben. Aber es hat bei seinem Verbrauch gewaltig sparen gelernt. Seine Kriegstechnik enthält als ein wichtiges Kapitel die Ersatzmöglichkeiten für Kautschuk, die zum Teil wohl erhalten bleiben. Federnde Metallreifen als Ersatz für Gummireifen bei Lastautos sind sicher bleibend, gut und billiger. Mehr aber noch bedeutet grundsätzlich die Fähigkeit der Wiederverwertung des Altkautschuks, die sich in der Kriegszeit zu großer Vollkommenheit entwickelt hat. Sie gibt dabei nicht nur die wirkliche Sparmöglichkeit, sondern auch die Verwertbarkeit an sich geringerer Qualitäten in der Industrie. Zum mindesten für eine gewisse Zeit werden gerade bei dem starken Angebot und der Verbilligung des guten indischen Rohstoffes recht erhebliche Mengen mittlerer Qualität überhaupt nur schwer auf dem Weltmarkt abzusetzen sein. Für ihre Erzeuger bedeuten solche Industrien eine Errettung, die mehr als andere in der Lage sind, dank gewissen Fortschritten auch solche Marken allein zu verwenden. Dazu könnten auch etwaige den Deutschen gezogene Handelsschranken, die auf den Bezug des indischen Rohstoffs verzichten lassen würden, ebenso Anlaß geben: Deutschland kann heute ohne die beste Marktware auskommen. Das sollte man sich bei der Gestaltung der Wirtschaftspolitik gelegentlich vor Augen halten.

Und noch eine Möglichkeit hat die deutsche Technik, um den Kautschukmarkt entscheidend zu beeinflussen: das ist die lange bekannte, aber schwer verwertbare Erfindung des künstlichen Kautschuks. Ihr Übel ist (trotz aller immer wiederkehrenden Zeitungsreklame in Form „wissenschaftlicher“ Notizen und einer darauf aufbauenden Kriegspropaganda) der hohe Preis des Ausgangsproduktes. Für die Kriegslage spielte das eine geringe Rolle, wenngleich bei Vorhandensein einer wirklichen Lösung des Problems es der eifrigen Sammlung von Altgummi im Kriege nicht so bedurft haben würde. Immerhin kann heute der künstliche Kautschuk schon so bedeutend werden, daß er z. B. die von den indischen Pflanzern, wie erwähnt, festgesetzten Preise, vor allem die Höchstpreise, ausmerzen dürfte. Damit wird er die ungesund angelegten Gesellschaften Indiens stark schädigen. So nehmen Optimisten an.

Im übrigen bleibt für die deutsche Industrie wohl sicher immer noch der Bezug aus den bisher neutralen Ländern, voran Holland, übrig, vielleicht auch noch Südamerika. Doch wäre es denkbar, daß den dortigen Rohstoff bleibend die Vereinigten Staaten aufnehmen werden. Andererseits ist der Kautschukbau bei günstigen Arbeiterverhältnissen in Südamerika noch durchaus weiter zu entwickeln. Jedenfalls stehen dem wechselreichen Kautschukhandel in nächster Zeit interessante Phasen bevor. Ihre Grundlage werden die zwei im Kriege eingetretenen Neuerungen sein: England der größte Erzeuger, Amerika der größte Verbraucher!

Der Deutsche in Italien während des Krieges und der Übergangswirtschaft.

Von Dr. Max A. Jordan-Stuttgart.

„Ma che mai! saremo amici come prima“ — „Was denken Sie nur! wir bleiben gute Freunde“: die stereotype Redensart des italienischen Kaufmanns, der mit deutschen Geschäftsleuten aus irgendwelchen Gründen in Disput geraten war, wird nach dem Kriege für die deutsch-italienischen Beziehungen überhaupt richtunggebend sein. Als der Krieg ausbrach, nahm der Italiener zwar instinktiv für die Entente Partei, da seit den Befreiungskriegen um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts im ganzen Volke der Haß gegen die „Tedeschi“ geschürt worden war; doch der Gegenstand der Abneigung war weniger der Deutsche als der Österreicher, dessen Siege in Venetien und in der Lombardei einen Stachel in der Seele des ganzen Volkes zurückgelassen hatten. Dabei muß noch berücksichtigt werden, daß der Deutsche als Konkurrent im Geschäftsleben des nördlichen Italien viel mehr gefürchtet war, als im Süden.

Mailand und Genua sind während des Krieges Zentren der Germanophobie gewesen. Dort hatten deutsche Techniker und Kaufleute seit 1908 zunehmend Fuß gefaßt; die deutschen Kolonien, in denen allerdings das Schweizer Element eine große Rolle spielte, dehnten sich von Jahr zu Jahr mehr aus, und gar mancher Vergnügungsreisende wird beim Durchwandern der Hauptverkehrsadern in Mailand oder Genua mit Erstaunen bemerkt haben, wie fast jedes zweite Haus ein Firmenschild mit deutschem Namen zierte. Der einheimische Kaufmann mußte der fremden kommerziellen Erfolge Zeuge sein und vermochte selbst bei Anspannung aller Kräfte nur in seltenen Fällen seiner Konkurrenten Herr zu werden. Ihm war darum der Kriegsausbruch eine willkommene Gelegenheit, um dem Beispiele der Ententekollegen zu folgen und planmäßig dem deutschen Handel in Italien den Garaus zu machen. Für den politischen Anstrich trugen die berufsmäßigen Hetzapostel und Irredentisten, die ihr Hauptquartier ebenfalls in der lombardischen Handelsmetropole aufgeschlagen hatten, hinreichend Sorge, und die Folge war, daß zahlreiche blühende Niederlassungen deutscher Geschäftshäuser der Zerstörungswut einer irregeleiteten Volksmenge zum Opfer fielen. Über diese betrüblichen Vorfälle hat die Tagespresse erschöpfend unterrichtet. Dagegen beging man in Deutschland den Fehler, sich auf Grund derartiger Nachrichten zu Rückschlüssen auf den Stand der öffentlichen Meinung in Italien überhaupt bewegen zu lassen.

Die Elite der italienischen Gesellschaft hat während des Krieges aus ihrer Deutschfreundlichkeit kein Hehl gemacht. Zwar stand Sonnino, der Leiter der Außenpolitik, gänzlich unter englischem Einfluß, er fand jedoch bei seinen Landsleuten selbst nicht restlose Zustimmung. Vor allem die wissenschaftlichen und künstlerischen Koryphäen, die aus dem geistigen Austausch mit den deutschen Bildungsstätten manchen Vorteil gezogen hatten, waren nicht geneigt, über alles, was deutschen Ursprungs ist, ohne weiteres den Stab zu brechen. Es sei nur an Benedetto Croce, den greisen Philosophen, erinnert, der stets ein beharrlicher Fürsprecher deutscher Wissenschaft geblieben ist.

Der Unterschied zwischen Nord und Süd kam in gebildeten Kreisen besonders zur Geltung; unverkennbar prägte sich der Haß der Bevölkerung gegen die Zentralmächte in Oberitalien mit besonderer Schärfe aus. Auf die wirtschaftspolitischen Ursachen wiesen wir bereits hin. Die Regierung trug der zwiespältigen Stimmung in kluger Weise Rechnung. Erst Mitte 1916 schritt man zur Beschlagnahme feindlicher Handelsunternehmungen, und selbst dann wurde größte Zurückhaltung geübt. „I beni nemici possono essere sequestrati“ (Das feindliche Eigentum kann beschlagnahmt werden) hieß es in der maßgebenden Verfügung; eine Verpflichtung wurde nicht ausgesprochen. Die meisten Handelsunternehmungen, die als deutscher Besitz bekannt waren, wurden unter behördlicher Aufsicht fortgeführt, so daß der Geschäftsbetrieb in keiner Weise geschädigt wurde. Ja, mehrere deutsche Firmen wurden sogar zu Kriegslieferungen herangezogen! Nur in Ausnahmefällen, wenn der Verdacht eines Mißbrauchs der zugestandenen Erleichterungen nahelag, oder wenn es sich um kriegswirtschaftliche Betriebe handelte, schritt man zur Sequestration, was eine Ausschaltung des Eigentümers bedeutete. Feindliches Eigentum wurde erst seit Februar 1918 sequestriert. Die Zwangsliquidation deutscher Firmen wurde nur ganz selten vorgenommen. Im übrigen wurde der Erlös für ein Sonderkonto des deutschen Besitzers bei der Regierung deponiert. Bemerkenswert ist auch, daß den Deutschen bis Mitte 1916 die aktive Prozeßfähigkeit zugestanden war; allerdings hatten italienische Rechtsanwälte, die die Rechtsvertretung deutscher Staatsangehöriger übernahmen, Anfeindungen seitens ihrer Kollegen zu erdulden. Die aktive Prozeßfähigkeit österreichisch-ungarischer Staatsangehöriger wurde schon Mitte 1915 aufgehoben.

Mancher Deutsche hat sich während des Krieges durch nationale Würdelosigkeit hervorgetan. Vornehmlich in Italien wurde es dem Deutschen leicht gemacht, sein Vaterland zu verleugnen; gilt doch dem Südländer nichts mehr, als die besondere Art von „gentilezza“, die sich in Schmeicheleien erschöpft, ohne auf die sachliche Berechtigung allzuviel Bedacht zu nehmen. Die Deutschen betätigten denn auch die „rabies teutonica“ gegen ihre eigenen

Stammesgenossen unter bewußter Übertreibung italienischer Vorzüge und Tugenden. So kam es, daß mancher Deutsche oft italienischer war, als die Italiener selbst! Söhne deutscher Staatsbürger, die seit Jahren in Italien ansässig waren, kämpften in vorderster Front des italienischen Heeres; sie waren mit die tollkühnsten Patrouillengänger in den Tiroler Bergen und suchten dadurch jeden Verdacht gegen ihre deutsche Abstammung gegenstandslos zu machen.

Für die Vertretung der deutschen Interessen während des Krieges war hinreichend gesorgt. Die sogenannten Archivbewahrer der deutschen und der österreichisch-ungarischen Botschaften waren bei den neutralen Gesandtschaften tätig und nahmen sich aller Anliegen der zu ihrem Bereich gehörenden Schützlinge mit Nachdruck an. Von diesen Stellen aus hatte man auch ein wachsames Auge über den deutschen Besitzstand an Palästen und wissenschaftlichen Instituten. Bekanntlich verfielen das Deutsche Archäologische Institut in Rom, das Vulkanologische Institut in Neapel, das Ungarische Historische Institut und andere wissenschaftliche Anstalten Anfang 1918 dem Sequester. Für die Sammlungen, die Bibliotheken, die Instrumente usw. bestand anfänglich die Gefahr der Überführung in den Besitz der italienischen Forschungsstätten, die aber dank dem entschlossenen Eingreifen der diplomatischen Vertreter verhütet wurde. Leider war es nicht im selben Maße möglich, das deutsche Schulwesen in Italien vor dem Verfall zu bewahren.

Nicht nur in den größeren Städten, wie Rom, Neapel, Mailand usw., hatten die deutschen Kolonien eigene Schulen ins Leben gerufen; auch an kleinere Orte konnten deutsche Lehrer berufen werden, um den Kindern der dort ansässigen Deutschen Unterricht in der Muttersprache zu erteilen. Häufig waren auch Deutsch-Schweizer bei diesen Unternehmungen beteiligt, da die Deutschen allein das erforderliche Kapital nicht immer aufbringen konnten. Der überwiegende deutsche Einfluß ging bedauerlicherweise während des Krieges verloren, so daß es nötig sein wird, den Wiederaufbau dieser rein deutschen Bildungsstätten unter tatkräftiger Mitwirkung des Reiches baldigst in Angriff zu nehmen. Das gleiche gilt für die deutschen Kirchen in Italien; der deutsche Gottesdienst war für die Kolonisten ein Bindeglied mit der Heimat, dessen kulturelle Bedeutung hoch einzuschätzen ist. Wann und mit welchen Mitteln es wieder möglich sein wird, eigene deutsche Prediger in Italien zu besolden, hängt ganz von der Fähigkeit der Deutschen ab, dort in Bälde wieder seßhaft zu werden.

Die Voraussetzungen in wirtschaftlicher Beziehung sind ohne weiteres gegeben, wenn man den günstigen Stand der italienischen Industrie bedenkt und in Rücksicht zieht, daß Italien seine unentbehrlichsten Rohstoffe stets aus dem Auslande beziehen mußte, eine Tatsache, die den unvorteilhaften Saldo des Handelsumsatzes erklärt. Der Ausbau des Exports von Landbauprodukten und Fabrikaten wird allerdings einen Ausgleich schaffen können, vorausgesetzt, daß die Produktion im erforderlichen Maße gesteigert werden kann. Vor allem im Süden harren noch unermeßliche Bodenschätze der planmäßigen Ausbeutung. Schon jetzt weisen die Ausfuhrziffern für Rohseide, Baumwoll- und Seidenstoffe, Weine und Automobile eine fortlaufende Steigerung auf.

Dem deutschen Kaufmann und Techniker erschließt sich also in der „terza Italia“ ein Arbeitsfeld von fast unbegrenzter Ausdehnung. Schon jetzt herrscht Geneigtheit, Handelsbeziehungen mit Deutschland wieder anzuknüpfen. Erst kürzlich befaßte sich das angesehene Blatt „Tribuna“ mit der Frage der Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen mit Deutschland und Österreich und betonte die Tatsache, daß auch nach dem Kriege jedes Land seine Bedürfnisse dort decken werde, wo sich ihm die günstigsten Bedingungen bieten. Dem raschen Wiederaufbau des Ententehandels könne es nur schaden, wenn Deutschland und Deutsch-Österreich auch nur vorübergehend boykottiert würden, schon aus dem Grunde, weil man, bewußt oder unbewußt, die Erzeugnisse der feindlichen Industrie durch Vermittlung der Neutralen kaufen würde, mit dem einzigen Vorteil, sie teuerer zu bezahlen. Von der Voraussetzung ausgehend, daß die Feinde nach Möglichkeit die Kriegsschäden vergüten müßten, liege es zudem im Interesse der alliierten Länder, ihren Kredit und ihre Währung wieder zu heben und den Wiederaufbau ihres Handels und ihrer Industrie zu fördern. Es sei ungereimt, Bezahlung zu verlangen und gleichzeitig den Schuldner zahlungsunfähig zu machen. Interessant ist es auch, daß die größten italienischen Kreditinstitute eine Außenhandelszentrale ins Leben gerufen und in Voraussicht der Belebung des Handels mit den ehemals feindlichen Ländern beträchtliche Kapitalerhöhungen vorgenommen haben. Die Regierung trägt der Sachlage Rechnung und scheint gewillt, auch ihrerseits zur Wiederanbahnung der deutsch-italienischen Handelsbeziehungen nach Kräften beizutragen; neuerdings wurde eine Kommission eingesetzt, um den Zolltarif einer Revision zu unterziehen. Ob und inwieweit die politischen Ereignisse auf die italienischen Außenhandelsfragen von Einfluß sein werden, läßt sich zur Stunde noch nicht übersehen.

„Saremo amici come prima!“ So wird es wohl kommen. Der italienische Volkscharakter ist nicht auf Nachtragen angelegt. Die Ungezwungenheit, die den gesellschaftlichen Verkehr in dem schönen Lande kennzeichnet, war auch im geschäftlichen Leben stets von Bedeutung. Versteht es der Deutsche, mit so manchen Gepflogenheiten zu brechen, die in den Jahren vor dem Kriege an seiner Unbeliebtheit in geschäftlichen Kreisen schuld waren, so wird auch der Italiener bald den chauvinistischen Einflüsterungen nicht mehr zugänglich sein. Vor allem müssen wir es uns abgewöhnen, unsere angebliche geistige Überlegenheit in fremden Ländern immer wieder auf den Markt zu tragen. Lernen wir uns im Auslande den gegebenen Verhältnissen anzupassen, bemühen wir uns, Sprache und Kultur des Landes, das uns Gastrecht gewährt, vorurteilslos zu würdigen, bestehen wir nicht auf einer falschen nationalen Eigenbrödelei — und der Italiener wird der erste sein, der dem Deutschen wieder herzlich die Hand drückt.

Der Schwefel in der Weltwirtschaft.

Von Dr. Ernst Schultze,
Privatdozent an der Universität Leipzig.

Zu den meistbegehrten Rohstoffen, deren Verbrauch der Krieg bedeutend steigerte, gehört der Schwefel. Schon im Frieden war sein Verbrauch sehr erheblich; insbesondere in der Form von Schwefelsäure ist er unentbehrlich für zahlreiche technische Verfahren — beinahe auf jedem Gebiet der chemischen Industrie wie auch für zahlreiche andere Gewerbebetriebe. Wenn beispielsweise Papier knapp und teuer geworden ist, so liegt der Grund nicht so sehr in dem Mangel an Zellulose wie in dem Mangel an Schwefelsäure. Ähnlich haben andere Industrien in Deutschland während des Krieges unter der mangelnden Zufuhr von Schwefel und Schwefelverbindungen gelitten, und die Kriegsindustrie, die sie zur Herstellung von Sprengstoffen nicht entbehren kann, mußte die Vorräte strecken und äußerst sparsam zu bewirtschaften suchen, um einigermaßen durchzukommen.

Denn Deutschland ist ein an Schwefel armes Land. Unter den Schwefelerzeugungsländern steht es weder in der ersten Reihe noch überhaupt an nennenswerter Stelle. Reiner Schwefel kommt hauptsächlich in der Molasse Siziliens, aber auch an anderen Punkten der Erdoberfläche vor, so z. B. in der Romagna, ferner bei Civitavecchia, dann in Kroatien, in den Karpathen, auf Korfu, in Polen und Spanien, im Kaukasus und in Daghestan, in Mesopotamien und am Roten Meer, auch in Tunis, vor allem auch in Japan, in Mexiko, den Vereinigten Staaten und Neuseeland. In Deutschland ist als Fundstelle eigentlich nur Oberschlesien zu nennen. In Gasen entsteigt der Schwefel allen Vulkanen der Erde, an den Flanken der feuerspeienden Berge findet er sich in gewisser Menge als gediegener Schwefel. Nicht nur am Vesuv und Ätna, auch in den Kordilleren Mittelamerikas, in den Anden Südamerikas, auf Java und Island, auf der australischen Insel White kannte man solche Schwefelfundstellen.

Weit häufiger findet sich Schwefel in Verbindung mit Metallen. Da gibt es Schwefelkies (Pyrit), Schwefelblenden usw., die zum Teil als wichtige Erze verhüttet werden. Im übrigen tritt Schwefel an manchen Stellen auf, wo man ihn nicht zu haben wünscht. So enthält Steinkohle etwa 1 Prozent Schwefel in Form von Schwefelkies, aus den Schornsteinen entweichen daher Schwefelgase, besonders Schwefelwasserstoff sowie schweflige Säure, deren Menge, soweit sie aus Feuerungen in die Luft entweicht, allein in England 1875 auf mehr als $2\,^1/_4$ Millionen Tonnen berechnet wurde, als unangenehmes Nebenprodukt. Auch im Pflanzen- und Tierreich sind Schwefelverbindungen häufig. Kurzum, sie kommen an allen möglichen Stellen vor, nur daß sie technisch zur Gewinnung des Schwefels oder zur Herstellung von Schwefelsäure oder anderen technisch wichtigen Schwefelverbindungen eben nur unter bestimmten Voraussetzungen benutzbar sind.

Zur Schwefelsäureherstellung benutzte man in Europa bis 1838, in Nordamerika bis 1882 beinahe ausschließlich sizilianischen Schwefel. Seither hat man gelernt, auch Schwefelverbindungen, und zwar in höherem Maße, zu verwenden. Schon um das Jahr 1880 gewannen die Sodafabriken in England nach Einführung des Leblancschen Ammoniakverfahrens aus ihren Erzeugungsrückständen mehr als die Hälfte dessen, was die gesamte italienische Schwefelproduktion zutage förderte.

Gediegener Schwefel wurde beinahe ausschließlich von Italien geliefert. Auf Sizilien gab es ungefähr 300 Schwefelgruben, die hauptsächlich in den Provinzen Girgenti und Caltanisetta liegen. Weit geringere Mengen ergab das italienische Festland.

Die italienische Schwefelerzeugung betrug in Meterzentnern:

Jahr	Sizilien	Festland	Italien überhaupt
1860	1 500 000	76 000	1 576 000
1870	1 802 000	237 000	2 039 000
1880	3 129 000	467 000	3 596 000

Von den in Italien gewonnenen Schwefelmengen ging der bei weitem größte Teil ins Ausland, beispielsweise 1880 eine Menge von 2 871 490 Meterzentner, der nur eine Einfuhr von 2190 Meterzentner gegenüberstand. Die verhältnismäßig größte Menge der italienischen Schwefelausfuhr ging früher in die Vereinigten Staaten und Kanada.

Im 20. Jahrhundert ist Italien dann von kräftigeren Wettbewerbern scharf zurückgedrängt worden. Vor allem waren es die Vereinigten Staaten, die ihm erfolgreichen Wettbewerb machten. Seit Beginn des Jahrhunderts haben diese die Schwefelerzeugung, die bis dahin gering war, auf eigenem Boden schnell gesteigert. 1880 wurden erst 530 t erzeugt, 1900 3147, 1910 dagegen 255 534 t. Der Wert der nordamerikanischen Schwefelproduktion betrug 1880 erst 21 000, 1900 bereits 88 100, 1910 dagegen 4 605 112 Dollars. Die Schwefeleinfuhr ging immer mehr zurück: 1910 war sie auf 28 655 t im Werte von 556 611 Dollars gefallen, so daß Menge und Wert der Einfuhr nur noch etwa 10 Prozent des nordamerikanischen Gesamtverbrauchs ausmachten.

Der Wettbewerb zwischen amerikanischem und sizilianischem Schwefel ist wirtschaftlich und sozialphilosophisch um so interessanter, als die Vereinigten Staaten technisch zu den fortgeschrittensten Ländern gehören, während Sizilien eines der technisch und wirtschaftlich rückständigsten darstellt. Die ungeheure Wucht, mit der die amerikanische Schwefelproduktion sich hob und die sizilianische zurückdrängte, beweist von neuem, daß ein Volk, dem alte Gewohnheiten lieber sind als wirtschaftliche Fortschritte, schwere Niederlagen erleiden muß.

Während man in den sizilianischen Schwefelbergwerken noch heute fast ausschließlich Menschenkräfte benutzt — nicht zum wenigsten die Kräfte von Kindern, die entsetzlich ausgenützt und schon in jungen Jahren verbraucht werden —, verwendet man in Nordamerika grundsätzlich die neuesten technischen Verfahren. Namentlich hat eine deutsche Erfindung die Schwefelförderung dort außerordentlich verbessert. Der Schwefel wird jetzt z. B. in den

Bergwerken von Louisiana und Texas schon in der Erde geschmolzen und in flüssigem Zustand an die Erdoberfläche emporgepumpt. In Louisiana, Texas und Kalifornien liegen ausgedehnte Gipslager, die Schwefel führen. Ihren Abbau nahm man in größtem Maßstabe in die Hand, seitdem Frasch ein Verfahren erfand, mit dessen Hilfe es möglich ist, in Schichten hinabzudringen, die für den menschlichen Abbau sonst nicht erreichbar sind, weil über ihnen wasserhaltige Schichten liegen. Es bedurfte also eines mechanischen Verfahrens, um Schächte durch diese wasserhaltigen Oberschichten hindurchzutreiben, um so den darunterliegenden Schwefel zu erhalten. Letzterem werden durch das Fraschsche Gewinnungsverfahren große Mengen überhitzten Wassers zugeführt, die ihn schmelzen. Dann wird er mit riesigen Pumpen zutage gefördert.

Auf Grund dieses Verfahrens ist es möglich, den Schwefel in jedem beliebigen, durch Schächte erreichbaren Lager ohne das Eindringen menschlicher Arbeitskräfte unter der Erde zu schmelzen und durch Luftdruck in flüssigem Zustande zu heben. In die erbohrte Öffnung werden drei eiserne Röhren eingeführt, die sich gegenseitig umschließen. Durch die äußere Röhre leitet man das Wasser hinab, das in Kesseln mit Ölfeuerung auf 165 Grad überhitzt wird. Durch die mittlere Röhre führt man Druckluft ein, die den durch das überhitzte Wasser verflüssigten Schwefel nunmehr in die innerste Röhre hineinpreßt. Das Verfahren ähnelt technischen Mitteln, die zur Gewinnung von Salz und Petroleum benutzt werden. Es bietet gegenüber den alten Abbaumethoden gewaltige Vorteile. Statt der schwierigen und häufig gesundheitsschädlichen Arbeit des Menschen unter der Erde tun mechanische Kräfte ihr Werk. Sie ermöglichen, in derselben Zeit bedeutend mehr Schwefel zu fördern; vor allem ist der Betrieb erheblich billiger.

Auf das Fraschsche Verfahren erwarb die „Union Sulphur Co." Patente, die ihr eine Monopolstellung für ihre Schwefelgruben in Louisiana sicherten, so daß dieser Einzelstaat seit dem Aufschwung des Schwefelabbaus in Nordamerika an der Spitze steht. Aber auch Texas liefert seither bedeutende Schwefelmengen, da dort bei Bryan Heights an der Küste, in unmittelbarer Nähe eines im Bau begriffenen Hafens, die „Freeport Sulphur Co." bedeutende Schwefellager abzubauen begann, die derselben Formation angehören wie die Schwefellager in Louisiana.

Infolgedessen ist die Schwefelerzeugung der Vereinigten Staaten mit Riesenschritten gewachsen. Bis zum 19. Jahrhundert gering, nicht selten unter 100 000 t herabsinkend, sprang sie im 20. Jahrhundert plötzlich gewaltig in die Höhe; sie betrug

1900 . .	3 147 long tons	im Werte von	88 100 Dollars
1901 . .	241 691 „	„ „ „ „	1 257 879 „

Infolgedessen konnte die Schwefeleinfuhr in die Vereinigten Staaten stark zurückgehen, was wieder auf die sizilianische Schwefelerzeugung ungünstig einwirkte.

Der unaufhaltsame Rückgang der sizilianischen Schwefelerzeugung, der in zahlreichen Fällen zu Arbeitskämpfen und Auswanderungen führte, die ihrerseits das Übel noch verschlimmerten, kommt in folgenden Zahlen zum Ausdruck[1]):

	sizilianische Schwefelerzeugung in 1000 t		in 1000 t
1899	537	1912	351,5
1905	536	1913	347,6
1911	379	1914	337,2

Die Hoffnungen, die man in Sizilien auf die 1910 erfolgte Gründung eines Zwangssyndikates gesetzt hatte, bewahrheiteten sich also nicht. Seine Aufgabe war, die Erzeugung nach dem Verbrauch zu regeln und die gesamte Förderung zu einem Einheitspreise zu verkaufen. Der Rohschwefel, der nur einmal verarbeitet war, wurde von dem Schwefelkonsortium verkauft, das am Ende des Jahres mit den Erzeugern abrechnete. Der Preis hing außer von den Förderungskosten von den Transportkosten bis zum Hafen oder zur Raffinerie ab.

Diese Art der Preisbestimmung gab nun Anlaß zu Streitigkeiten zwischen den Häfen der West- und denen der Ostküste. Gerade als der Landwirtschaftsminister mit einer Prüfung der Angelegenheit beschäftigt war, brach in den ersten Junitagen 1914 in Porto Empedocle ein Aufruhr der Schwefelarbeiter los, der die ganze Stadt zu zerstören drohte. Erst am zweiten Tage gelang es der Regierung, den Aufstand gütlich beizulegen. — Wenige Monate darauf erhielt die sizilianische Schwefelerzeugung einen schweren Schlag, als Italien an Österreich den Krieg erklärte. Kann doch der sizilianische Schwefelbergbau die Zufuhr von Kohle nicht entbehren, die nun sehr teuer wurde.

Daher ging die Schwefelerzeugung während des Krieges weiter zurück: von mehr als 330 000 t 1914 fiel sie auf 282 000 t 1915/16. Die Ursache des Rückgangs sah die „Idea Nazionale" nicht nur in den großen Streikbewegungen der letzten Jahre, die durch die elende Lage der Schwefelarbeiter hervorgerufen waren, sondern auch in Mängeln der Organisation. Das Schwefelsyndikat müsse rechtzeitig erneuert werden, da es große Aufgaben der verschiedensten Art zu lösen habe. Ebenso wie es für das Auffinden von Petroleum Belohnungen ausgesetzt habe, sollte es das gleiche für das Auffinden neuer Schwefellagerstätten tun. Auch müsse die Regierung mit größter Tatkraft für das Schürfen nach Schwefel sorgen.

Tatsächlich war jedoch die sizilianische Schwefelindustrie seit dem Eintritt Italiens in den Krieg durch ganz andere Ursachen bedroht: durch den schon erwähnten Mangel an Kohle und durch den an Sprengstoffen. Die Gestehungskosten des sizilianischen Schwefels hängen außer von den Löhnen und den Grundstückspachten vor allem von den Preisen für die Betriebsstoffe ab, die sich bereits während der ersten $1\,^1/_2$ Jahre des Weltkrieges außerordentlich verteuerten.

Jedenfalls geriet der sizilianische Schwefelabbau durch den Krieg in eine schwere Krisis, die auch durch das Dekret der Regierung vom 27. Februar 1916 nicht behoben wurde, welches bestimmte: die

[1]) „Ag. Econ. & Fin." vom 27. März 1916.

durch die Kriegswirkungen hervorgerufenen Verluste der Schwefelindustrie seien zwischen Grundeigentümern und Unternehmern gleichmäßig zu verteilen mit der Maßgabe, daß für die Zeit von drei Jahren die Produktionsabgabe auf 50 Prozent für Maschinenbetriebe und 25 Prozent für Handbetriebe ermäßigt werde.

Und dies alles, obwohl die Nachfrage auf dem Weltmarkte wuchs. Besonders stark war sie zunächst in England, Frankreich, Rußland und Schweden, später auch in den Vereinigten Staaten. Aber selbst in Italien wurde der Schwefel allmählich so knapp, daß die Regierung im Mai 1917 die Schwefelausfuhr gänzlich verbot. Die zur Verfügung stehende geringe Menge italienischen Schwefels sollte zur Verteilung unter die Munitionsfabriken und die Landwirtschaft zurückgestellt werden; alle Lieferungen — so wurde verordnet — hätten ausschließlich durch das Munitionsministerium zu erfolgen.

Freilich war der Mangel nicht so empfindlich wie in Deutschland. Gerade die hervorragende Entwicklung unserer chemischen Industrie hatte uns an den Verbrauch so großer Mengen Schwefelsäure gewöhnt wie kaum ein anderes Land. Bereits 1883 verbrauchte Deutschland 679364 Doppelzentner Schwefelsäure, in den letzten Jahren vor dem Kriege jährlich mehr als eineundeinhalb Millionen Doppelzentner. Davon wird etwa die Hälfte — hauptsächlich über Belgien — eingeführt. Andererseits werden nach Österreich, den Niederlanden, der Schweiz und anderen Ländern etwa 500000 Doppelzentner ausgeführt. In der Regel verbraucht Deutschland unter allen Ländern bei weitem die meiste Schwefelsäure.

1913 waren in Deutschland nur 4 Schwefelerzgruben mit 821 beschäftigten Personen in Betrieb. Dagegen wurde Schwefelsäure 1912 in 109 Betrieben mit 6736 beschäftigten Personen hergestellt. Der Außenhandel mit Schwefelsäure betrug 1913:

	Tonnen	Wert in Mark
Ausfuhr	64968	3090000
Einfuhr	130257	6513000

Am meisten Schwefelsäure führte Deutschland nach Österreich-Ungarn aus (25358 t im Werte von 970000 Mark) und nach der Schweiz (11650 t im Werte von 518000 Mark). Unter den Ländern, die Schwefelsäure nach Deutschland einführten, stand bei weitem an der Spitze Belgien mit 113748 t im Werte von 5687000 Mark. Recht erheblich war auch die Einfuhr von Schwefel, die sich 1913 auf 46636 t im Werte von 5130000 Mark belief. Das Hauptbezugsland war Italien, das 38924 t im Werte von 4282000 Mark lieferte. Um ein Mehrfaches größer aber war die Einfuhr von Schwefelkies, die sich auf 1025732 t im Werte von 25296000 Mark belief. Unter den Ausfuhrländern stand hier Spanien mit 847863 t im Werte von 21196000 Mark an allererster Stelle.

Es ist bedauerlich, daß erst am 13. November 1915 bei uns eine Verordnung erging, nach der Schwefelkies, Schwefelsäure und Oleum, die aus dem Ausland eingeführt werden, an die „Kriegschemikalien-Aktiengesellschaft, Verwaltungsstelle für private Schwefelwirtschaft“ abzuliefern wären. Am 8. April 1916 wurden in Deutschland vom Reichkanzler Höchstpreise für Schwefelsäure und Oleum festgesetzt. Am 1. November 1916 trat dann eine allgemeine Ablieferungspflicht für den in Deutschland hergestellten Schwefel ein.

Durch diese Maßnahmen sollte nicht nur der Schwefelbedarf für Heer und Flotte, sondern auch der für die deutschen Gewerbe und die Landwirtschaft „für jede Dauer des Krieges unbedingt sichergestellt“ werden. Es hieß: Vorarbeiten hätten ergeben, daß sich Schwefelsäure aus Gips und Kieserit zu einem Preise herstellen lasse, der den Preis der aus ausländischen Kiesen hergestellten Säuren gegenwärtig nicht übersteige. Notwendig für die Erzeugung sei die Errichtung großer Anlagen im Werte von etwa $3^1/_2$ Millionen Mark. Diese Summe wurde vom Reich zur Verfügung gestellt. Die gleichzeitige Einführung eines nicht eben niedrigen Einheitspreises für Schwefelsäure sollte dazu dienen, dem Reich die Amortisation dieser Neuanlage zu ermöglichen.

Dennoch ließ sich nicht erreichen, Deutschland so reichlich mit Schwefelsäure zu versehen, daß es über den Krieg einigermaßen gut hinwegkommen konnte. Vielmehr wurde die Knappheit immer größer, und jetzt, am Ende des Krieges, sind wir so arm daran, daß baldige Einfuhr von Schwefel und Schwefelkies aus dem Ausland für uns eines der wichtigsten Rohstoffprobleme geworden ist. Der Rohstoffkrieg ist — darüber kann kein Zweifel herrschen — von unseren Feinden gerade auch für Schwefel erfolgreich geführt worden.

Allerdings war das nicht eben schwer, weil Deutschlands eigene Erzeugung außerordentlich gering, sein Verbrauch ungemein groß war. Die Reihenfolge der Schwefelerzeugungsländer war vor dem Kriege etwa folgende:

Schwefelerzeugung in Metertonnen[2]):	
Italien	414671
Vereinigte Staaten	246300
Japan	52064
Spanien	40662
Österreich	15805
Chile[3])	4508
Deutschland	1251
Frankreich	1200
Griechenland[4])	5

Während des Krieges hat sich in Japan und in Spanien ein lebhafter Aufschwung der Schwefelgewinnung ergeben. Als die Vereinigten Staaten in den Krieg eintraten, erging dort das Verbot von Ausfuhr von Schwefel. Dadurch kam der Schwefelverbrauch der Weltwirtschaft in weitere arge Unordnung, da die Papiermassefabriken in Kanada ihren großen Bedarf nicht mehr decken konnten.

Nun der Krieg beendet ist, dürften wohl wieder regelmäßige Verhältnisse eintreten. Unter den Schwefelgewinnungsländern ist mittlerweile Japan

[2]) Ich benutze die Zahlen von 1911, weil sie für die späteren Jahre unvollständig sind.

[3]) Für Chile habe ich das Jahr 1909 eingesetzt.

[4]) In der Regel gewinnt Griechenland etwa 1000 Metertonnen.

weiter in den Vordergrund getreten. Bald dürfte ihm aber von anderer Seite nicht unerheblicher Wettbewerb erwachsen: von Mexiko, das gegenwärtig Schwefel nur in den Bergwerken bei Cerritos im Staate San Luis Potosi fördert, wo die Schwefelausfuhr aber schon 1910/11 — also trotz der Wirren, in die das Land damals gestürzt wurde — von 100000 auf 214000 Mark stieg. Früher wurde in Mexiko mehr Schwefel gewonnen, später jedoch der Betrieb am Popocatepetl eingestellt, den man nach sehr primitiven Methoden gehandhabt hatte. Letzthin wurde jedoch das Recht der Ausbeutung der Schwefelvorräte dieses Vulkans an einen Unternehmer verkauft.

Da die Nordamerikaner viel Kapital in Mexiko stehen haben, mit den dortigen Verhältnissen vertraut sind und günstige Frachtverbindungen besitzen, so ist es nicht unwahrscheinlich, daß sie sich über kurz oder lang der Schwefelausbeute in diesem und anderen mexikanischen, vielleicht auch südamerikanischen Vulkanen annehmen werden. Bestimmte Nachrichten darüber liegen jetzt bereits vor. Amerikanische Kapitalisten haben mehrere Schwefelbergwerke in Mexiko aufgekauft und sind gesonnen, sie in Betrieb zu setzen. Der Schwefel geht zum größten Teil zum Preise von 50 Pesos die Tonne nach Europa. Es wäre gut, wenn deutsches Kapital sich an der Aufschließung des mexikanischen Schwefelreichtums beteiligte, da wir diese Bezugsquelle gut gebrauchen können.

Die älteste germanische Kolonisation in Südrußland.

Von Privatdozent Dr. M. Ebert-Königsberg.

Die deutschen Kolonisten, die heute in Wolhynien, Bessarabien, bei Odessa, auf der Krim wie Inseln im slavischen Meere zähe und treu an ihrer Stammesart und Sprache festhaltend, wohnen, werden wohl meistens sehr erstaunt sein, wenn man ihnen sagt, daß Südrußland altes germanisches Kolonialgebiet ist. Der deutschen Geschichtsschreibung ist das nun freilich immer bekannt gewesen, seitdem sie sich überhaupt mit den Schicksalen germanischer Stämme im späten Altertum beschäftigt hat. Aber erst in den letzten Dezennien hat die Altertumsforschung, insbesondere die, welche mit Hacke und Spaten arbeitet, die Archäologie, gelernt, welche Bedeutung das für die spätere Entwicklung der germanischen Völker gehabt hat.

Etwa ins 8. Jahrhundert v. Chr. zurück reicht unser Wissen von einem historischen Leben in dem südlichen Teil der heutigen Ukraina. Damals eroberten nomadische Reitervölker indogermanischer Abkunft von Osten her das Land. Sie hießen die Skythen. Sehr genau ist uns dieses Volk bekannt, denn der griechische Historiker Herodot, aus der kleinasiatischen Stadt Halikarnass — berühmt durch das später dort errichtete Grabmal des Königs Mausolos — hat um das Jahr 450 v. Chr. das Skythenland besucht und uns in seinem Geschichtswerk geschildert. Im 7. Jahrhundert kamen die ersten Kolonisten nach Südrußland. Es waren Griechen der Stadt Milet, die an den Küsten des Schwarzen Meeres bei Otschakow und Nikolajew an den Gestaden der Krim und des Asowschen Meeres Handelsniederlassungen anlegten. Daraus entwickelten sich bald blühende Städte, deren Bewohner durch die Getreide-, Pelz- und Fischausfuhr nach dem Mutterlande einen Reichtum erwarben, von dem uns ihre prunkvollen Grabdenkmäler noch heute eine Anschauung geben. Die Blütezeit dieser Griechenkolonien war das 3. Jahrhundert v. Chr., etwa die Zeit, als Alexander der Große den vorderen Orient unterwarf. Dann gerieten sie durch innere Zwistigkeiten und den Angriff äußerer Feinde, sarmatischer Stämme, die vom Don her kamen, in Verfall und unter die Herrschaft von Fremden. Zuletzt bis ins 2. nachchristliche Jahrhundert hielten römische Legionen hier die nordöstliche Grenzwacht des Reiches. Als sie zurückgezogen wurden, waren die hellenischen Stadtrepubliken am Schwarzen Meer in völliger politischer Auflösung, auch ihre wirtschaftliche Blüte war erloschen. Wehrlos lagen sie den Angriffen offen, die um das Jahr 200 n. Chr. Geb. von Norden her erfolgten.

Die Neuankömmlinge kamen von weither. Es waren ostgermanische Völker, die am Ende des 2. Jahrhunderts, aus Ursachen, die wir nicht kennen, ihre Heimat am unteren Laufe der Weichsel verlassen hatten. Nur kärgliche Nachrichten sind uns erhalten von dem sicher mehrere Jahrzehnte dauernden Wanderzug der Goten durch das westliche Rußland nach dem Süden. Zuerst erreichten sie ein großes Sumpfgebiet, sicher die Gegend der heutigen Pripetsümpfe, dann kamen sie in das Land Oium, das als sehr fruchtbar geschildert wird, wahrscheinlich die Gouvernements Kiew und Tschernigow. Seit 230 n. Chr. Geb. fielen die griechischen Küstenstädte Olbia (bei Nikolajew), Tyras (Akerman) Pantikapäon (Kertsch) u. a. in die Hände der Goten. Ein großes Gotisches Reich entstand in Südrußland, das unter der Herrschaft des Königs Ermanariks, dem Ermanerich der germanischen Sage, sich tief nach Ostrußland hinein, im Norden bis an die Gestade der Ostsee ausdehnte. Anderthalb Jahrhunderte hat das Gotenreich gedauert, und diese Zeit ist nicht nur für das gotische Volk, sondern auch für die stammverwandten germanischen Völker von der größten Bedeutung geworden.

Es war das erste Mal im Laufe ihrer Geschichte, daß die Germanen in direkte Berührung mit der griechischen Welt kamen. War auch die große Zeit der hellenischen Kultur verblichen, die griechischen Küstenstädte längst von ihrer ehemaligen Stellung herabgesunken, so war doch noch genug aus dem unerschöpflichen Erbe der Antike in ihnen vorhanden, von dem ein junges, kräftiges und bildungsfähiges Volk, wie die Goten es waren, Nutzen ziehen konnten. Unsere Vorväter hatten bis dahin weder lesen noch schreiben können. Die Goten übernahmen die griechischen Schriftzeichen und paßten sie ihrem eigenen Sprachgebrauch an. Von ihnen wanderten die neuen Schriftzeichen, die sog. älteren germanischen Runen, sehr schnell zu den nahverwandten germanischen Stämmen in Ostdeutschland und Skandinavien. Im 3. Jahrhundert n. Chr. war dort schon die Sitte der schriftlichen

Gedankenfixierung und -Übermittlung bekannt. Man schrieb, da man das Papier und Pergament nicht kannte, auf Holz, und zwar auf zugeschnittenen und geglätteten buchenen Stäben, daher das noch heute gebräuchliche Wort Buchstabe. Gelegentlich wurden die Runen auch in Eisen, Bronze oder Edelmetall eingeritzt — im Englischen bedeutet das Wort für Schreiben to write ursprünglich ritzen — und die auf solche Weise erhaltenen Runen in Schriften sind also die ältesten Denkmäler unserer Sprache.

Naturkinder, wie die Germanen damals noch waren, sahen in den Buchstaben geheimnisvolle Zeichen von wunderbarer Kraft, übernatürliche Kräfte schienen dahinter zu stecken. Sie glaubten, daß der höchste Gott, Odin, sie selbst erfunden habe. In der Tat besteht zwischen den Runen und dem Göttervater Odin ein gewisser Zusammenhang. Auch er scheint nämlich aus Südrußland gekommen zu sein. In einem Geschichtsbuche aus späterer Zeit von dem Norweger Snorre Sturleson, das von altnordischen Göttern und Königsgeschlechtern berichtet, wird erzählt, daß Odin und seine Anhänger unter den Göttern, die Asen, einstmals aus Asien eingewandert seien. Sie hätten dort in Tanakwisl und Vanakwisl gewohnt. Tanakwisl ist nichts anderes als eine nordische Umbildung einer Lokalität am Tanais, der alten griechischen Bezeichnung für den Don. Odin scheint also zuerst ein Gott gewesen zu sein, der von den Germanen in Südrußland verehrt wurde, von dort ist seine Verehrung, vielleicht durch rückwandernde Stämme nach dem Norden gebracht, wo er sich schließlich auf den Sitz des höchsten Gottes hinaufschwang.

Überhaupt scheint in jener Zeit die Verbindung zwischen den Küstenländern des Schwarzen Meeres und Ostdeutschland sehr lebhaft gewesen zu sein. Eine Masse von Gegenständen des täglichen Gebrauchs wie des Luxus, die zwischen Elbe und Weichsel, in Dänemark und Skandinavien gefunden sind, zeugen davon. Selbst so zerbrechliche Dinge wie feine Glasschalen, Silber- und Goldarbeiten hat man aus Südrußland eingeführt. Denn die griechischen Fabriken, Handwerkerstuben und Künstlerateliers hatten unter der gotischen Herrschaft ihren Betrieb fortgesetzt und fanden auch bei den neuen Herren lohnenden Absatz, indem sie sich schmiegsam ihren Bedürfnissen und ihrem Geschmack anpaßten. Der liebte nun vor allem das Prunkvolle und Glänzende. Die Goten waren in Südrußland reich geworden. Große Landstrecken mit fruchtbaren Ackerböden und zahlreichen Viehherden gehörten ihnen; Beutezüge nach Kleinasien und den Balkanländern brachten aus geplünderten Tempelschätzen und reichen Hafenstädten Gold und Edelsteine in ihre Hände. Was sie besaßen, wollten sie auch gern zeigen. Die Römer hatten es vorher nicht anders gemacht. So sind denn aus dieser Zeit eine Menge von gotischen Goldsachen reich mit Edelsteinen, besonders Granaten, verziert auf uns gekommen, bei denen man mit dem kostbaren Metall nicht gespart hat. In der Walachei ist ein Schatzfund gehoben worden, der den wahrhaft fürstlichen Reichtum seines ehemaligen Besitzers verrät. Daß es ein Gote war, bezeugt eine Runeninschrift auf einem Halsringe, der dabei war. Alles ist aus schwerem massiven Gold, die Schüsseln, die große Bratenplatte, die Weinkannen, die Spangen zum Zusammenhalten der Kleider, und die andern Stücke.

Man sieht auch an diesem germanischen Goldfunde, wie sich in Südrußland eine griechisch-germanische Mischkunst bildet. Die griechischen Kunsthandwerker arbeiten mit dem ihnen zur Verfügung gestellten Rohmaterial in den altererbten Techniken weiter, sie verwenden noch vielfach die alten Ornamente und Figuren, auch noch die früheren Gerät- und Schmuckformen. Aber allmählich bildet sich doch etwas Neues. Die Formen und die Verzierungen werden anders. Gemessen an den Leistungen der Antike, wirkt das zunächst plump und barbarisch. Aber so darf man es nicht allein betrachten. Die germanische Kunst der Völkerwanderungszeit wird hier in Südrußland in den Armen des späten sterbenden Griechentums geboren und nimmt von da aus ihren Weg durch ganz Europa zu allen germanischen Stämmen, die damals das römische Weltreich eroberten und auf seinen Trümmern ihre Reiche aufbauten. Man hat in Tournay in Belgien das Grab des Frankenkönigs Chelderich, gestorben 483 n. Chr., gefunden. In seinem Grabe lagen nach damaliger Sitte sein Schmuck und seine Waffen. Scheide und Griff seines Schwertes aus Gold gemacht und mit Edelsteinen verziert, entsprechen in Geschmack und Technik so vollkommen ähnlichen südrussischen Schwertern, daß man meinen könnte, gotische Waffenschmiede und Juweliere hätten sie gemacht. Aber, wenn auch das nicht der Fall ist, wir sehen daraus, wie weit sich die gotische Kunst verbreitet hatte.

Frühzeitig hatten die Germanen in Südrußland die Lehre vom Kreuz kennen gelernt, die im 4. Jahrhundert zur römischen Staatsreligion erhoben wurde. Man kann sich vorstellen, wie den kriegerischen Söhnen des Nordens die Religion des sterbenden und gekreuzigten Christus anfangs widerstrebte. Dennoch ist ein großer Teil des Volkes bald darauf zum Christentum übergetreten. Der westgotische Bischof Ulfila, d. i. Wölfchen, übersetzte seinen Landsleuten die heilige Schrift in ihre Sprache. Er verwendete dabei die alten Runenzeichen, die er weitergebildet hatte. Große Teile dieser gotischen Bibel sind auf uns gekommen. Wir besitzen in ihm das älteste größere Schriftdenkmal unserer Vergangenheit.

Um das Jahr 875 war es mit der Gotenherrschaft in Südrußland zu Ende. Türkische Reiterstämme, aus dem Innern Asiens kommend, die Hunnen, brachen über den Don nach Südrußland hinein. Die Goten wurden nach Westen gedrängt und zogen schließlich nach Italien und Spanien.

Teile von ihnen haben sich aber noch lange auf der Krimhalbinsel gehalten. Es sind das die sog. tetraxitischen Goten. Im 16. Jahrhundert noch lebten sie da. Damals besuchte ein Reisender die Gegend von Kertsch und Feodosia und beschrieb die blonden blauäugigen hochgewachsenen Leute, die er dort kennengelernt hatte. Aus einem kleinen Wörterbuche, das er beigibt, ersieht man, daß sie,

zähe an ihrem Volkstum festhaltend, noch damals ein ziemlich wohlerhaltenes Gotisch gesprochen haben.

Vielleicht haben die letzten von ihnen noch die ersten deutschen Kolonisten, die in der Zeit Katharinas II. nach Südrußland kamen, erblickt.

Weltwirtschafts-Chronik.

Wirtschaftsstatistik vom 1.—30. April 1919.

Bearbeitet vom Bankprokuristen E. Auburtin-Berlin.

Banksätze.

Berlin	5 %	Rom	5 %
London	5 %	Madrid	4 %
Paris	5 %	Kopenhagen	5½ %
Wien	5 %	Stockholm	7 %
Petersburg	6 %	Schweiz	5½ %
Amsterdam	4½ %	Norwegen	— %
Bukarest	5 %	Brüssel	6 %

Ausweise der Zentralbanken.

Deutsche Reichsbank (in Millionen Mark).

	31. März	7. April	15. April	23. April
Goldbestand	1 915	1 913	1 912	1 911
Silberbestand	21	21	20	21
Darlehnskassenscheine	6 732	6 711	6 839	6 862
Wechsel und Schatzanweisungen	30 187	27 568	29 982	28 748
Lombard	5	8	21	10
Effektenbestand	137	131	130	130
Notenumlauf	25 490	25 494	25 871	25 874
Giroguthaben	14 502	11 252	13 036	11 585

Bank von England (in Millionen Pfund Sterling).

	3. April	10. April	17. April	23. April	1. Mai
Barvorrat	84,92	85,09	85,23	85,11	85,67
Guthaben der Privaten	123,30	116,29	116,56	117,20	124,72
Guthaben des Staates	32,79	30,30	27,71	24,59	21,93
Wechsel	78,87	77,62	78,30	81,79	82,22
Notenumlauf	75,16	74,95	76,21	76,16	77,16
Verhältnis der Reserven zu den Passiven	18,07 %	19,50 %	19,03 %	19,33 %	18,38 %

Bank von Frankreich (in Millionen Franken).

	27. März	2. April	10. April	17. April	24. April
Gold im Inland	3 564	3 566	3 566	3 567	3 568
Gold im Ausland	1 978	1 978	1 978	1 978	1 978
Guthaben im Ausland	1 737	1 750	1 773	1 771	1 771
Wechsel	1 954	1 947	1 847	1 820	1 809
Vorschuß an den Staat	21 800	22 250	22 350	22 600	22 600
Vorschuß an die Verbündeten	3 580	3 585	3 590	3 590	3 595
Notenumlauf	33 372	33 736	33 997	33 975	33 978
Giroguthaben	2 740	2 876	2 880	3 020	3 080

Schweizerische Notenbank (in Millionen Franken).

	31. März	15. April	23. April
Goldbestand	418	418	419
Silberbestand	65	65	65
Wechsel	472	480	482
Lombard	39	39	39
Notenumlauf	940	912	910
Giroguthaben	78	113	112

Schwedische Reichsbank (in Millionen Kronen).

	15. März	22. März	29. März	5. April
Barbestand	288	288	288	287
Auslandsguthaben	145	130	131	133
Wechsel	190	217	214	198
Lombard	214	130	153	180
Notenumlauf	731	701	719	738

Bank von Norwegen (in Millionen Kronen).

	28. Febr.	7. März	15. März	22. März	31. März	7. April
Barbestand	121	121	121	121	148	148
Auslandsguthaben	62	61	60	61	67	67
Wechsel und Lombard	390	391	400	390	370	370
Giroguthaben	105	104	112	103	97	97
Notenumlauf	416	415	413	415	432	432

Niederländische Bank (in Millionen Gulden).

	22. März	5. April	12. April
Goldbestand	675	667	667
Wechselbestand	117	137	140
Lombard	193	194	200
Giroguthaben	76	79	88
Notenumlauf	1 001	1 019	1020

Bank von Spanien (in Millionen Peseten).

	29. März	5. April	12. April
Goldbestand	2 351	2 351	2 350
Silberbestand	652	645	645
Wechsel	900	926	931
Lombard	398	406	394
Giroguthaben	1 166	1 151	1 153
Notenumlauf	3 471	?	3 513

Oesterreichisch-Ungarische Staatsbank (in Millionen Kronen).

	15. März	23. März	31. März	7. April	15. April
Metallschatz	335	335	335	334	335
Escompte	2 807	2 801	2 807	2 806	2 806
Darlehen	9 310	9 322	9 337	9 198	9 221
Darlehnsschuld Österreichs	22 034	22 034	22 034	22 034	22 034
Darlehnsschuld Ungarns	10 647	10 647	10 920	10 920	10 920
Kassenscheinforderung an Österreich	4 490	4 482	4 461	4 423	4 370
Kassenscheinforderung an Ungarn	2 569	2 565	2 553	2 531	2 501
Banknotenumlauf	37 408	37 709	37 965	38 607	38 897
Kassenscheinumlauf	7 059	7 048	7 015	6 955	6 871
Giroguthaben	7 610	7 660	7 421	6 699	6 457

Dänische Staatsbank (in Millionen Kronen).

	28. Februar	31. März
Gold und Silber	190	189
Auslandsguthaben	103	81
Wechsel	48	45
Lombard	232	169
Giroguthaben	161	79
Notenumlauf	421	434

Die Ausweise der **Italienischen** und **New Yorker Banken** waren nicht erhältlich.

Amtliche Devisenkurse am 30. April 1919:

Berlin.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Holland	505,—	170,—	Schweiz	263½	80,—
Dänemark	317,—	112,50	Wien	48,45	85,—
Schweden	341¾	112,50	Madrid	193,—	80,—
Norwegen	329¾	112,50	Petersburg	—	216,—
Helsingfors	137¾	81,—			

Wien.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	201,85	117,60	Stockholm	698,—	132,30
Amsterdam	1080,—	198,40	Kristiania	676,75	132,30
Zürich	534,70	95,20	Rubelnoten	—	253,90
Kopenhagen	656,50	132,30			

London (vom 19. April).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	11,54	12,20	Madrid	23,05	25,50
Paris	27,85	25,50	Schweiz	22,97	25,50
New York	465⅝	49,25	Kristiania	18,07	18,39
Brüssel	29,25	25,80	Stockholm	17,41	18,39
Italien	34,55	25,50	Kopenhagen	18,58	18,39

New York.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
London	465,—	48,71	Amsterdam	40⅛	—,402
Paris	601,—	518,25			

Paris (vom 26. April).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	243,50	208,31	New York	608,50	518,25
London	28,49	25,22	Dänemark	149½	140,—
Zürich	123½	100,—	Norwegen	155,—	140,—
Rom	79,—	100,—	Schweden	161¼	140,—
Madrid	123,—	100,—	Belgien	94,—	100,—
Konstantinopel	—	22,78			

Zürich.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	40,50	123,32	Kristiania	127,50	140,—
Amsterdam	199,25	208,70	New York	495,—	518,25
London	22,19	25,22	Wien	18,75	105,12
Rom	65,50	100,—	Prag	31,60	105,12
Madrid	99,80	100,—	Paris	81,75	100,—
Kopenhagen	123,20	140,—	Brüssel	77,50	100,—
Stockholm	132,25	140,—	Petersburg	30,—	266,66

Stockholm.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	32,—	88,88	Paris	62,—	72,—
Amsterdam	151,25	149,99	Brüssel	59,50	72,—
Schweiz	76,—	72,—	Washington	376,—	373,—
London	17,48	18,16			

Kopenhagen.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	35,60	88,88	Paris	66,—	72,—
Amsterdam	161,50	149,99	Antwerpen	63,50	72,—
Schweiz	81,25	72,—	New York	400,—	373,—
London	18,70	18,16			

Amsterdam.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	21,97⅝	58,60	Stockholm	66,30	65,90
Wien	10,50	50,15	New York	248,25	246,—
Schweiz	50,25	47,70	London	11,65	11,90
Kopenhagen	62,—	65,90	Paris	41,40	47,70

Handel und Wirtschaft.

Bearbeitet von Wilhelm Bürklin-Berlin.

I. Europa.

Belgien. Das Budget für 1919 schließt in Einnahme und Ausgabe mit 9,882,88 Milliarden ab, wovon 8½ Milliarden als Kriegsausgaben, 1358,8 Millionen, d. h. eine halbe Milliarde mehr als vor dem Kriege, für die übrigen Ausgaben ausgewiesen wurden.

Bemerkenswert ist in Antwerpener Handelskreisen die Tendenz zu möglichst rascher Wiederanknüpfung der Handelsbeziehungen mit Deutschland; vornehmlich das dortige „Journal de la Bourse" macht sich zum Sprachrohr dieser Wünsche, die mit dem Ausdruck des Mißtrauens gegen Frankreichs und Englands wirtschaftliche Absichten die sachlich-unsentimentale geschäftliche Wiederanknüpfung mit Deutschland propagieren.

Die belgische Regierung ist im Begriff, eine innere Anleihe zur Wiederherstellung des Landes (Reconstruction nationale) in unbegrenzter Höhe aufzunehmen. Es handelt sich um eine fünfprozentige Anleihe, auszugeben zum Kurse von 95 Frank.

Bulgarien. In Sofia wurde vor kurzem die Bulgaro-Palästinabank mit einem Kapital von 5 Millionen Leva gegründet. Das Unternehmen bezweckt neben der Förderung der zukünftigen Handelsbeziehungen Bulgariens zu Palästina die finanzielle Abwicklung der Angelegenheiten derjenigen Juden, die nach Palästina auswandern wollen. Anscheinend wird mit Rücksicht auf die ungünstige wirtschaftliche und politische Lage aller Staaten mit einer sehr bedeutenden Auswanderung gerechnet.

Dänemark. Die Kopenhagener Banken haben im Jahre 1918 wie alle anderen dänischen Unternehmungen große Gewinne eingeheimst. Die sieben ältesten und größten Banken der Hauptstadt erzielten im Jahre 1917 einen Gesamtüberschuß von 39,7 Millionen Kronen. Im Jahre 1918 stellte sich der Überschuß auf 71,6 Millionen Kronen, also fast das Doppelte. Zwar hat eine bedeutende Erhöhung der Aktienkapitalien und in Verbindung damit der Reserven stattgefunden, aber sie steht doch nicht im entsprechenden Verhältnis zu diesen Gewinnen. Das Kapital der Banken belief sich Ende 1918 auf 310,7 Millionen Kronen.

Für die einzelnen Banken stellt sich der Reingewinn in den drei letzten Jahren folgendermaßen (in 1000 Kronen):

	1916	1917	1918
Privatbanken	9 756	5 446	9 775
Landmandsbanken	19 231	21 337	36 346
Handelsbanken	6 375	7 435	13 930
Diskontobanken	2 761	2 339	4 332
Revisionsbanken	1 401	1 675	4 510
Pr. Laanebank	1 113	929	1 773
Handwerkerbanken	421	583	892
Zusammen	41 058	39 744	71 558

Die größte Gewinnsteigerung hat Landmandsbanken zu verzeichnen, auf die an zweiter Stelle Handelsbanken mit 7,6 Millionen Kronen Gewinnzunahme seit 1916 folgt.

Um unrichtigen Mitteilungen der Presse über den Umfang der Getreidebestände des Landes entgegenzutreten, hat der Ernährungsrat eine Erklärung veröffentlicht, der zufolge in den staatlichen Lagern durchaus kein Überschuß an Getreide vorhanden ist. Es wird vielmehr eine ebenso

strenge Ökonomie durchgeführt werden müssen wie in den letzten zwei Jahren. Da zur Aufrechterhaltung der Milchproduktion 500000 Doppelzentner Getreide zur Verfügung gestellt werden mußten, außerdem zur Schweinezucht mehr Getreide verfüttert worden ist, als veranschlagt worden war, und für später zur Aussaat und zum allgemeinen Verbrauch in Südjütland weitere Ansprüche an die staatlichen Lager herantreten werden, ergibt sich ein Fehlbetrag. Man bemüht sich, den nötigen Schiffsraum zu beschaffen, um teils von Nord- und teils von Südamerika rechtzeitig noch Gerste und Mais herein zu bekommen.

Die Kartoffelmehlfabrikanten haben beschlossen, sich sämtlich zusammenzuschließen und eine große Aktiengesellschaft mit dem Namen „Dänische Kartoffelmehlfabriken" (Det danske Kartoffelmelsfabriker) zu bilden.

Deutschland. Bereits das Bekanntwerden der ersten Auszüge aus dem Friedensvertrage hatte die Folge, daß die Valuta, wenn auch zunächst nur in mäßigen Grenzen, anfing zu sinken. Dieses Sinken nahm mit dem allmählichen Bekanntwerden aller Bedingungen, die alle Befürchtungen übertrafen, ein immer rapideres Tempo an und gleicht jetzt schon einem Sturz. Er beweist, wie die Neutralen den Friedensvertrag einschätzen. In Amsterdam sank die Notierung von 23,70 am 6. Mai auf 22,10 am 7. Mai und auf 19,50 am 8. Mai. In Kopenhagen verlor die Bewertung bereits über 6 Punkte von 38,80 am 6. Mai über 37,70, 34,50 auf 32,50 am 9. Mai. Ebenso ist die Lage in Stockholm, wo der Kurs von 36,25 über 35,75, 34,50 auf 30 nachgab. In Zürich fiel die Notierung von 46 am 7. Mai auf 41 am 8. Mai. In der erfreulichen Besserung unserer Valuta an allen neutralen Plätzen bis zum 6. Mai konnte man erkennen, wie wieder Vertrauen in das deutsche Wirtschaftsleben gesetzt wurde. Dies Steigen kurz vor Bekanntgabe der Friedensbedingungen ist ganz besonders bemerkenswert, denn es zeigt, daß die Neutralen der Ansicht waren, es würde ein einigermaßen nach dem Gerechtigkeitsfrieden aussehender Vertrag vorgelegt werden, der baldige Aussichten auf gedeihliches Wiederzusammenarbeiten eröffne.

Das Reichsministerium hat eine Verordnung erlassen, aus der hervorgeht, daß auf Antrag des Eigentümers die Rückgabe der nach Belgien und Frankreich zurückzuführenden Gegenstände unterbleiben kann, wenn der feindliche Staat mit der Lieferung eines Ersatzgegenstandes einverstanden ist. Der Eigentümer hat dann dem Reiche die durch die Beschaffung des Ersatzgegenstandes entstehenden Aufwendungen vorschußweise zu zahlen. Nach Erfüllung seiner Verpflichtung kann der Eigentümer vom Reiche Erstattung des Betrages verlangen, den er nach der Verordnung vom 8. März 1919 über die Rückgabe der Maschinen im Falle der Enteignung erhalten hätte. Liegt die Unterlassung der Rückgabe des Gegenstandes im öffentlichen Interesse, so tritt die Verpflichtung des Eigentümers auch dann ein, wenn er den anfangs erwähnten Antrag nicht stellt. Seine Vorschußverpflichtung beschränkt sich in diesem Falle auf einen seinen Interessen entsprechenden Anteil an den Aufwendungen. Stellt der Eigentümer den Antrag auf Unterbleiben der Rückgabe, so geht er der eben erwähnten Vorteile verlustig, wenn er sich weder im Antrag noch innerhalb einer angemessenen ihm gesetzten Frist auf das Interesse des Reiches beruft.

Nach den Ermittlungen des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller betrug im Monat März die Leistung der Eisenwalzwerke insgesamt 557028 t gegen 462112 t im Vormonat. Bei 26 Arbeitstagen im März (gegen 24 Arbeitstage im Februar) ergibt sich eine Tagesleistung von 21424 t (19255 t im Februar). In früheren Jahren war die Zunahme der Werkleistungen erheblich größer, allein im Monat März hat die Zahl der außer Betrieb gesetzten Werke sich kaum verändert. Die Gesamtleistung verteilt sich auf die Bezirke: Rheinland-Westfalen 374221 t, Schlesien 53426 t, Siegerland und Hessen-Nassau 9484 t, Nord-, Ost- und Mitteldeutschland 39302 t, Sachsen 10115 t, Süddeutschland 8848 t, Saargebiet und bayerische Rheinpfalz 61632 t und auf die einzelnen Sorten folgendermaßen: Halbzeug 62477 t, Eisenbahnoberbaumaterial 48442 t, Träger 38356 t, Stab- und Formeisen 179916 t, Bandeisen 26338 t, Walzdraht 37392 t, Grobbleche von 5 Millimeter und darüber 52282 t, Mittelbleche von 3 bis unter 5 Millimeter 10075 t, Feinbleche von 1 bis unter 3 Millimeter 15545 t, Feinbleche von über 0,32 bis 1 Millimeter 21439 t, Feinbleche bis 0,32 Millimeter 4120 t, Weißbleche 651 t, Röhren 19195 t, rollendes Material 21807 t, Schmiedestücke 12115 t, Sonstiges 6878 t. Eine erhebliche Steigerung der Leistungsfähigkeit der Walzwerke kann nur von einer stärkeren Belieferung mit Flußeisen, also wiederum von einer besseren Rohstoffversorgung der Hochofen- und Stahlwerke erwartet werden.

Mit der Schweiz ist ein neues Kohlenabkommen abgeschlossen worden, das die monatliche Lieferung von 30000 Tonnen Kohlen, von 20000 Tonnen Koks hauptsächlich aus dem Ruhrrevier sowie von 12000 Tonnen rheinische Braunkohlenbriketts vorsieht. Das Abkommen beginnt am 1. Juni und hat eine Gültigkeit von 6 Monaten. Der Durchschnittspreis beträgt 105 Frank die Tonne.

Das amerikanische Kriegshandelsamt hat auf Ansuchen des Obersten Wirtschaftsrates mitgeteilt, daß Deutschland in die Liste der Nationen eingereiht würde, denen die Gelder durch amerikanische Unterstützungsverwaltung gesandt werden können. Gleichzeitig hat es eine allgemeine Erlaubnis zum Handel mit Deutschland erteilt. In New York ist die Notierung der Reichsmark wieder aufgenommen worden.

England. Außenhandel im ersten Vierteljahr 1919. Die Zahlen für den Außenhandel weisen im März eine Rückkehr zu normalen Verhältnissen auf. Die Ausfuhr britischer Waren nahm um 17 Millionen Pfund Sterling zu gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres, um 5 Millionen Pfund Sterling gegenüber Februar und um 6 Millionen Pfund Sterling gegenüber Januar d. J. Die Wiederausfuhrzahlen sind nahezu doppelt so hoch als im Januar. Dagegen hat die Einfuhr gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres abgenommen. Durch die vermehrte Ausfuhr und die verminderte Einfuhr hat sich die Handelsbilanz im Monat März günstiger gestaltet. Der Passivsaldo ist auf 43714519 Pfund Sterling gegenüber 82614754 Pfund Sterling im Januar und 55039221 Pfund Sterling im Februar zurückgegangen. Zur gleichen Zeit hat die Einfuhr von Rohstoffen und Fertigfabrikaten abgenommen. Nur die Einfuhr von Nahrungsmitteln, Getränken und Tabak hat zugenommen. An Tee wurden um mehr als 5 Millionen lbs für inländischen Verbrauch eingeführt; ferner nahezu der doppelte Betrag an Faßwein sowie Tabak um mehr als 2250000 lbs.

Nach einer Mitteilung des Board of Trade bestehen für die Ausfuhr von Eisen und Stahl folgende Bestimmungen: 1. Waren, für die eine Lizenz und ein Nachweis der Nichtwiederausfuhr in ein feindliches Gebiet erforderlich sind: a) Schnelldrehstahl und Erzeugnisse daraus, b) Waffen und Munition sowie ihre Bestand- und Zubehörteile, c) Eisen- und Stahlwaren (mit Ausnahme der Maschinen, für welche die besonderen Bestimmungen unter d und e gelten), wenn sie mehr als 10 v. H. andere Metalle enthalten, d) Webereimaschinen, einschließlich der für Webereimaschinen Verwendung findenden Teile, e) Maschinen, ausschließlich der Webereimaschinen, mit mehr als 50 v. H. Kupfer oder Messing. 2. Waren, für die Lizenzen, aber keine Nachweise für Nichtwiederausfuhr erforderlich sind: f) Eisen und Stahl, nicht verarbeitet, mit Ausnahme von Schnelldrehstahl, g) Eisen- und Stahlerzeugnisse, die auf den Listen A oder B der Ausfuhrverbote stehen. Die Bürgschaftserklärungen der Nichtwiederausfuhr in feindliches Gebiet sind die für den Ausfuhrhandel und Skandinavien, den Niederlanden, der Schweiz und Finnland gewöhnlich geforderten. 3. Alle Eisen- und Stahlwaren, die nicht er-

wähnt sind, können ohne Lizenz oder Bürgschaftserklärung ausgeführt werden.

Auf Grund einer amtlichen Darstellung, die auf einer Umfrage bei 1500 Produzenten beruht, gibt der „Statist“ vom 29. März 1919 folgende Zahlen der Entwicklung der Preise landwirtschaftlicher Erzeugnisse in England in Indexform, wobei die Preise von 1914 mit 100 gleichgesetzt sind.

	1915	1916	1917	1918
Schlachtvieh . . .	105	128	158	193
Molkereierzeugnisse .	103	132	166	197
Getreide	130	168	217	234
Eier und Geflügel .	106	129	159	229
Heu und Stroh . .	102	149	188	195
Obst	79	92	132	147
Gemüse	99	131	185	205
Wolle	98	144	132	147

Da man die Steigerung der Lohn- und sonstigen Ausgaben um 100 v. H. annehmen muß, scheint es, daß die Erzeugung von Getreide, Eiern, Geflügel und Gemüse gut lohnend gewesen ist, die von Obst und Wolle dagegen gar nicht. Gegen den Preis, zu dem die Beschlagnahme der Wolle erfolgte, hat daher der Schafzüchterverband anscheinend nicht ohne Grund protestiert.

Wie „Journal of Commerce“ vom 19. März 1919 berichtet, ist die russisch-britische Handelskammer mit einem Programm für den Handel mit Rußland an die Öffentlichkeit getreten. Sie wird durch große Firmen, wie Vickers Ltd. und Belliss and Morcom Ltd. unterstützt. Die Teilnahme wird nur Engländern und Russen gestattet. Zum Schutze der Interessen dieses Unternehmens sind besondere Schritte unternommen worden. Eines seiner Hauptziele ist das Sammeln von statistischem Material und sonstigen Angaben, die für den britisch-russischen Handel Interesse haben, um den Regierungen und sonstigen Körperschaften mit Rat dienen zu können.

Finnland. Finnische Finanzkreise in London beabsichtigen die Errichtung einer finnländischen Bank unter Mitwirkung eines englischen Banksyndikats.

Eine Mitteilung der finnländischen Handelskommission in London an das dortige Auswärtige Amt vom 20. Februar 1919 gibt den Bedarf an Rohstoffen wie folgt an: Petroleum 5000 t, Rohöl 2500 t, Benzin 2000 t, Maschinen- und Transformatoröl 7000 t, Zylinder-, Motor- und andere Spezialöle 1000 t, Fettstoffe 500 t, Kohlen 290000 t, Stangeneisen 71000 t, Eisen und Stahl 130000 t, Wolle 860 t, Shoddy 800 t, Baumwolle 8400 t, Schwefel 18000 t, schwefelsaurer Alaun 4000 t, Chlorkalk 5000 t, Soda 5000 t, Glaubersalz 18000 t, Schwefelsäure 1000 t, Chlorwasserstoffsäure 500 t, Blei 860 t, Koks 45000 t, Tabak für Zigaretten 1500 t, Tabak für Zigarren 500 t, Pfeifen- und Schnupftabak 2000 t, Maschinen 7500 t.

Frankreich. Der Generalkommissar für Elsaß-Lothringen hat die ursprünglichen Bestimmungen über den Umtausch des Markgeldes in Franken zum festen Satz von 1,25 auf alle in Elsaß-Lothringen vor August 1914 wohnhaft gewesenen Untertanen verbündeter oder neutraler Länder ausgedehnt, sowohl betreffs der Verbindlichkeiten zwischen ihnen und den bereits früher bezeichneten Personen. Sie gelten ferner für die noch unverfallenen Verbindlichkeiten zahlbar in Elsaß-Lothringen seitens eines feindlichen Landes ansässigen Untertanen gegenüber Franzosen oder verbündeter oder neutraler Untertanen, die vor August 1914 in Elsaß-Lothringen wohnhaft waren. Die direkten Steuern haben im März 542½ Millionen Frank eingebracht, während sie auf 579 Millionen Frank veranschlagt waren. Gegen 1918 besteht eine Zunahme von 206 Millionen Frank und gegen 1914 beträgt sie 249½ Millionen Frank. — Der Handelsausweis vom Januar beziffert die Einfuhr mit 1627 (i. V. 1374) Millionen Frank und die Ausfuhr mit 300 (331) Millionen Frank. Die Schätzungspreise sind die von 1918, die niedriger waren als 1919.

Nach „L'information“ vom 15. April ist der französischen Kammer der Vorschlag gemacht worden, der Völkerbund möge für die Zwecke des Welthandels ein internationales Zahlungsmittel, etwa von 10000 Dollar oder 50000 Frank schaffen. Die Ausgabe soll durch die von den feindlichen Ländern zu zahlenden Entschädigungen garantiert werden.

Die Société Nancéienne de Crédits et Dépots, mit Sitz in Nanzig, hat die alte Bankfirma Werling, Lambert & Cie. in Luxemburg übernommen; die Nanziger Bank besitzt ein voll eingezahltes Kapital von 50 Millionen Franken. Die Bankfirma Werling, Lambert & Cie. hat zum größten Teil Privatkundschaft.

Die Kammer hat ein Gesetz angenommen, durch welches das Außenhandelsamt umgestaltet wird. Es wird finanzielle Autonomie erhalten und Agenten bei allen diplomatischen und konsularischen Vertretern haben, um die wirtschaftlichen Interessen des Landes im Auslande zu wahren. Um Kapital und Arbeit näher zusammenzubringen, hat er 21 professionelle Gruppen gebildet und beabsichtigt die Schaffung eines Syndikateverbandes.

„Exportation Francais“ vom 3. April teilt mit, daß der Präsident der französischen Handelskammer in Buenos Aires sich den französischen Industriellen und Kaufleuten zur Auskunfterteilung über den argentinischen Markt zur Verfügung stelle und bereit sei, alles zu tun, was in seinen Kräften stehe, um die französischen Schiffahrtslinien zu veranlassen, die Verbindungen zwischen Frankreich und dem La Plata-Fluß zu vermehren und zu verbessern. Er ersuche auch die französischen Fabrikanten, ihm ihre Kataloge zu senden, damit er eine Bibliothek bilden könne, aus der die in Argentinien ansässigen französischen Kaufleute die zur Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit der Heimat nötigen Auskünfte schöpfen könnten.

In der „Victoire économique“ schreibt M. C. Haye über die Wollenindustrie. Von Elsaß-Lothringen sagt er: Diese Provinz besitzt 550000 Kammgarnspindeln, die für Frankreich eine Vermehrung von 23 v. H. bedeuten und ihm den ersten Rang in der Kammgarnfabrikation einräumen. Die Verarbeitungsmöglichkeit dieser 550000 Spindeln an gewaschener oder gekämmter Wolle wird auf 14350 t geschätzt.

Wie „Algemeen Handelsblad“ vom 30. April mitteilt, hat in Paris unter dem Vorsitz des „Ministers für den industriellen Wiederaufbau“ eine Konferenz stattgefunden, deren Zweck die Errichtung eines interalliierten Syndikats zur Bekämpfung des deutschen Wettbewerbes auf dem Gebiete der chemischen Industrie ist.

Griechenland. Laut „Journal des Débats“ vom 4. März wird die Ankunft einer griechischen industriellen Kommission in Paris erwartet, die den Auftrag habe, Material für in Griechenland zu gründende neue Industrien einzukaufen. Nähere Angaben fehlen. (Deutsches Generalkonsulat Genf.)

Holland. Die niederländische Vereinigung für Ausstellungsinteressen im Haag hat sich kürzlich mit dem holländischen Handelsattaché in den Vereinigten Staaten in Verbindung gesetzt, mit der Absicht, eine Ausstellung von Warenmustern in New York zu veranstalten. Der Handelsattaché versucht, in New York bei den dort wohnenden Niederländern Unterstützung zur Verwirklichung dieses Planes zu finden, während die genannte Vereinigung in Holland selbst alles tun wird, um das Interesse an dieser Ausstellung in Handels- und Industriekreisen zu wecken.

Über das Ergebnis der am 5. März abgehaltenen allgemeinen Viehzählung macht „Allgemeen Handelsblad“ vom 17. April folgende Angaben: Es wurden gezählt: Pferde 327377 (327377); Rinder 1968609 (2026943); Schafe

437075 (889036); Schweine 449829 (1259844). Die in Klammern beigefügten Zahlen sind die Ergebnisse der Viehzählung vom Jahre 1910. Im Vergleich damit hat der Bestand an Rindern, Schafen, namentlich an Schweinen erheblich abgenommen, die Verlustziffern betragen 48334 Stück bzw. 451961 bzw. 810015 Stück.

Der Landelijke Bond van Confectiefabrikanten hat in Rotterdam bei der Zweiten Kammer den Antrag auf gesetzliches Verbot des Ellenmaßes und Einführung des Metermaßes gestellt.

Italien. Die Einlagen bei den Sparkassen hatten während des Krieges eine stetige Aufwärtsbewegung zu verzeichnen. „Perseveranza" gibt hierüber am 28. März 1919 folgende Übersicht:

31. Juli	1914 . . .	Lire 2668555531
31. Dezember	1914 . . .	„ 2546446677
30. Juni	1915 . . .	„ 2374214741
31. Dezember	1915 . . .	„ 2560731209
30. Juni	1916 . . .	„ 2678087306
31. Dezember	1916 . . .	„ 2976339236
30. Juni	1917 . . .	„ 3174703506
31. Dezember	1917 . . .	„ 3432734185
30. Juni	1918 . . .	„ 3726865055
30. September	1918 . . .	„ 4000085907

Das gesteigerte prozentuale Anwachsen insbesondere während des Krieges beweist nachstehende Aufstellung:

31. 12. 1884	Lire	887605554	
31. 12. 1894	„	1306912414	Anwachsen in v. H. 48
31. 12. 1904	„	1717656711	Anwachsen in v. H. 31
31. 7. 1914	„	2668555551	Anwachsen in v. H. 55
30. 9. 1918	„	4000085907	Anwachsen in v. H. 50

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" vom 28. Februar zufolge beabsichtigt die Banca Italiana di Sconto in Rio de Janeiro, Sao Paulo und Pelotas Niederlassungen zu errichten.

Unter der Firma „Società Adriatica Commerciale Importazioni" wurde in Venedig eine Gesellschaft mit einem Kapital von 2 Millionen Lire gegründet. Die Gesellschaft hat auch Sitze in Ancona, Triest und Fiume. Viele angesehene Bankhäuser sind an ihr beteiligt.

Im Hinblick auf die demnächstige Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen mit den feindlichen Staaten wurde zum Studium des neuen Zolltarifes eine Kommission aus Beamten des Handels- und Finanzministeriums ernannt.

Nach der „Tribuna" vom 27. März wurde unter dem Protektorat des Handelsministers Ciuffelli unter Beteiligung der größten Kreditinstitute (Banca Commerciale, Banca Italiana di Sconto, Credito Italiano und Banco di Roma) ein Kreditinstitut für den Außenhandel (Istituto di Credito per il commercio estero) gegründet. Das Institut konstituierte sich unter der Form einer Aktiengesellschaft. Es hat seinen Sitz in Rom und kann überall Filialen im In- und Ausland errichten. Der Nennwert der Aktien beträgt 1000 Lire. Ein beträchtlicher Teil wurde von den Banken bereits gezeichnet. Das neue Institut soll den Neuaufbau des gesamten Außenhandels finanzieren, an der Gründung von italienischen Handels- und Bankunternehmungen für den Außenhandel im In- und Ausland mitwirken, die Einführung von Industriezweigen in Italien und im Ausland fördern, deren Erzeugnisse den Außenhandel beleben können. Weiter unterstützt das Institut jegliche Handelsexpansion und die Bestrebungen zur Gewinnung des ausländischen Marktes.

Die italienische Regierung trifft Vorbereitungen, um den Triester Hafen zu einem großen Baumwollhandelsplatz auszugestalten und will dort eine Baumwollbörse errichten.

Österreich-Ungarn. In der deutsch-österreichischen Nationalversammlung wurde ein Antrag auf Einsetzung einer Sozialisierungskommission eingebracht. Die Aufgabe dieses Ausschusses soll in den Vorarbeiten für die künftige Vergesellschaftung bestehen. Der Ausschuß wird aus Mitgliedern bzw. Vertretern der einzelnen Länder und aus Sachverständigen gebildet werden.

Ein tschechisches Ausfuhr- und Einfuhrsyndikat für die Spirituosenindustrie wurde kürzlich errichtet. Zum Präsidenten des Syndikats wurde Dr. Kubicek, zur Leitung der Syndikatsgeschäfte ein engerer Arbeitsausschuß gewählt.

Im Anschluß an die bereits bestehende Wiener Exportakademie soll eine Handelshochschule errichtet werden. Ein Antrag auf einen entsprechenden Ausbau dieser Akademie wurde am 1. März in der Nationalversammlung eingebracht.

In Wien ist eine französische Kommission eingetroffen, deren Aufgabe ist, die Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Deutschösterreich vorzubereiten. Die Mission gewinnt dadurch an Bedeutung, daß Frankreich beabsichtigt, demnächst die finanziellen Schranken fallen zu lassen, die bisher einen normalen Handelsverkehr unmöglich machten.

Auf Grund der Beratungen im ungarischen Finanzministerium mit den Vertretern der Zuckerindustrie sowie der Rübenproduzenten wird demnächst eine Regierungsverordnung erscheinen, welche die Errichtung einer Rüben- und einer Zuckerzentrale vorsieht. Die beiden Ämter werden in allen Fragen der Rüben- bzw. Zuckerproduktion zu entscheiden haben, dergestalt, daß der Staat die Produktion übernimmt und die Rüben gegen eine Entlohnung den Fabrikanten zur Verarbeitung übergibt, ganz wie in der Mühlenindustrie, wo seit Kriegsausbruch die Mühlen die Verarbeitung des Getreides gegen einen von der Regierung festgelegten Mindestlohn bewerkstelligen. Die beiden zu schaffenden Zentralämter werden die Produktionsbedingungen, die Entlohnung der Industriellen, die Arbeitslöhne und die Transportverhältnisse festsetzen.

Spanien. Viehbestand am 9. April 1919:

	Zahl	kg
Rindvieh	3438782	475209233
Schafe	19516051	272564812
Ziegen	4217259	69668735
Schweine	3205607	269434999

Um den Viehbestand nicht zu erschöpfen, kann natürlich nur ein Teil dem Schlachthof zugeführt werden; das Verhältnis der Abschlachtungen zum Bestand ist ein Fünftel beim Rindvieh, ein Achtel bei Schafen und Ziegen und ein Viertel bei Schweinen. Unter Zugrundelegung dieser Berechnung verfügt Spanien für die Fleischversorgung jährlich über folgende Mengen:

	kg
Rindvieh	95041846
Schafe	34070601
Ziegen	8708592
Schweine	67358749
insgesamt	205179788

Rechnet man die Bevölkerung, welche wegen ihres geringen Alters kein Fleisch verzehrt, ab, so kommen auf jeden Spanier jährlich 11½ kg. Die jeder Person zustehende Menge soll jedoch jährlich 36½ kg betragen, so daß in Spanien statt der ihm zur Verfügung stehenden 205179788 kg 444220474 kg gebraucht werden.

Der Außenhandel im Januar 1919 gestaltete sich folgendermaßen: Die Einfuhr betrug 56443410 Pesetas gegen 51887899 Pesetas im Januar 1918 und 74904374 Pesetas im Januar 1917. Die Ausfuhr betrug 113361817 Pesetas gegen 71381100 Pesetas bzw. 130136424 Pesetas im Januar der Jahre 1917 und 1918. Die Ausfuhr von Gold und Silber betrug 1010530 Pesetas; eingeführt wurde kein Edelmetall.

II. Asien.

China. Die britische Regierung gestattete unter gewissen Bedingungen die Teilnahme einer britischen Geldgruppe an einem Konsortium zur Finanzierung von Anleihen, die China gewährt werden sollen. Durch das neue Konsortium werden alle geldlichen und kaufmännischen Konzessionen in China zu einem gemeinsamen Unternehmen vereinigt und unter den in Betracht kommenden alliierten Nationen aufgeteilt werden.

Japan. Die Kampferausbeute Formosas betrug in den letzten Jahren durchschnittlich 5,3 Millionen Yen, wovon bis zum Jahre 1916 an 3,5 Millonen Yen jährlich nach England, Frankreich und Amerika gingen. Infolge der hohen Frachtkosten usw. nahm die Ausfuhr dann ab, während andererseits die inländische Nachfrage für die Herstellung von Spielwaren, Knöpfen und anderen Zelluloidartikeln erheblich stieg. Seit 1917 werden zwei Drittel der Gesamtausbeute im Inland verbraucht. Für das laufende Jahr wird der Ertrag infolge der Grippeepidemie und der Abwanderung der Arbeiter in andere Industrien um 14 v. H. niedriger veranschlagt.

Niederländisch-Indien. Das japanische Kapital in Niederländisch-Indien wird im „Algemeen Handelsblad" vom 4. März nach einer Meldung aus Weltevreden für Dezember 1918 wie folgt geschätzt: Java in Zucker-, Kautschuk-, Teeunternehmungen 6½ Millionen Florin, Sumatra in Tabak- und Kautschukunternehmungen 1½ Millionen Florin, Borneo in Kautschukkultur 750000 Florin, Celebes 100000 Florin. Auf Rat des japanischen Konsuls stellen die japanischen Gesellschaften niederländische Administratoren an und verwenden chinesische Kulis, da sich das Klima für japanische Arbeiter nicht eignet.

III. Afrika.

Britisch-Südafrika. Nach Mitteilung des „Nieuwe Rotterdamsche Courant" vom 2. Mai soll im März nächsten Jahres in Pretoria eine große Industrieausstellung stattfinden, auf welcher auch niederländische Industrieerzeugnisse vertreten sein werden.

Nigeria. Die Zinnproduktion in Nigerien macht ständig Fortschritte; nach dem letzten Jahresbericht der Bergbauindustrie für die nördlichen Provinzen 1917 hatten 80 Gesellschaften, Syndikate und Einzelpersonen Anrechte, von denen 67 Zinn förderten und ausführten. Die Förderungsmenge betrug an Erz:

1917	8314 t
1916	8186 t
1915	6910 t
1914	6143 t

Die Zollberichte zeigen für 1917 eine Ausfuhr von 9911 t. Ferner kommen in Nigerien noch vor: Eisen, Wolfram, Molybdän, Zinkblende, Kupfer und Zerkon, deren Ausbeute zurzeit aber noch keine Gewinne verspricht. Kohle wird von der Regierung in den südlichen Provinzen gewonnen.

IV. Nordamerika.

Über die Gründung von Erdölgesellschaften während des Krieges veröffentlichen „Kommersiella Meddelanden" in Nr. 281 nach einem Bericht aus Chicago nachstehende Übersicht:

	Anzahl der gegründeten Gesellschaften	Kapital Dollar
1914 (5 Monate)	77	38 237 000
1915	196	80 533 000
1916	240	419 746 000
1917	512	840 219 400
1918	820	430 480 000

Es wurden also insgesamt 1845 Gesellschaften mit einem Gesamtkapital von rund 1800 Millionen Dollar gegründet.

Die Roheisenproduktion betrug im letzten Monat 2478000 t gegen 3090000 t im Vormonat und 3288000 t zur gleichen Zeit des Vorjahres. Die tägliche Produktionsfähigkeit erreichte eine Höhe von 76000 t gegen 100000 t im Vormonat und 110000 t zur gleichen Zeit des Vorjahres. Die Zahl der in Betrieb befindlichen Hochöfen bezifferte sich auf 212 gegen 266 bzw. 354. Es erhält sich hartnäckig die Meinung, daß die Ermäßigung der Preise um 2 Dollar für Schienen der Lage entsprechen würde. Die Aprilstatistiken für Roheisen lassen erkennen, daß sich die Industrie der Einschränkung in der Produktion anpaßt. Im Draht- und Blechhandel sind die Aussichten recht vielversprechend.

Der Wert der Ausfuhr nach Asien und den australasiatischen Inseln während des Jahres 1918 wird auf 600 Millionen Dollar berechnet (1913: 208 Millionen Dollar), der Wert der Einfuhr aus den bezeichneten Ländern auf 1 Milliarde Dollar (1913: 316 Millionen Dollar). Den stärksten Aufschwung zeigt der Warenaustausch mit Japan; die Ausfuhr dorthin wird für die ersten neun Monate des Jahres 1918 auf 209 und die Einfuhr von dort auf 227 Millionen Dollar geschätzt; für 1917 sind die entsprechenden Zahlen 108 und 181 Millionen Dollar. In der Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach Asien zeigen die Industriewaren die größte Zunahme, in der Einfuhr stiegen Rohstoffe und Lebensmittel am meisten.

Maßnahmen gegen die deutsche Einfuhr. Wie „Manchester Guardian" vom 28. März aus Washington erfährt, hat der Custodian of Alien Property den Verbrauchern von Farbstoffen, Chemikalien, Düngemitteln und anderen in Deutschland hergestellten Erzeugnissen bekannt gegeben, daß die Einfuhr aus Deutschland der Bestrafung unterliegt, da sie als Verletzung der Patente anzusehen sei, die nach dem Trading with the Enemy Act den amerikanischen Fakrikanten erteilt wurden.

V. Süd- und Mittelamerika.

Argentinien. Nach Berichten des amerikanischen Konsuls in Buenos Aires betrugen die Kohleneinfuhren nach Argentinien:

1913	4046278 t
1914	3421526 t
1915	2543887 t
1916	1884781 t
1917	707712 t

Da Argentinien keine eigene Kohle erzeugt, entstand 1917 eine sehr starke Knappheit, die sich für die Eisenbahnen, die Industrien und Haushaltungen sehr unangenehm bemerkbar machte. Der Preis betrug Anfang 1917 30 Dollar gegen den Normalpreis von 8 Dollar und stieg bis Juli 1918 auf 50 Dollar. Sowohl Mais wie middling Weizen mußte schließlich als Brennstoff benutzt werden. Holzkohle- und Brennholzpreise stiegen wegen Holzkohlenmangels ins Ungeheure, Holzkohle erreichte 55 Dollar und Brennholz 18 Dollar per Tonne, Petroleum stieg ebenfalls von 29,72 Dollar per Tonne in 1916 auf 40,34 Dollar in 1917.

Brasilien. Die Einfuhr des Jahres 1918 beziffert sich nach amtlichen Angaben auf 52817000 Pfund Sterling gegen 44510000 Pfund Sterling im Jahre 1917.

Die Zuckerernte des Jahres 1919 wird auf 399600 Tonnen geschätzt.

Wie „Algemeen Handelsblad" vom 19. April mitteilt, wird die schwierige Lage der Zuckerindustrie namentlich auf die veralteten Einrichtungen der Zuckerfabriken zurückgeführt. Nach Ansicht von Fachleuten müßten die bestehenden kleinen Fabriken durch große Zuckerfabriken mit modernen Einrichtungen ersetzt werden. Auch die An-

wendung neuzeitlicher wirtschaftlicher Maschinen im Zuckerrübenbau sei zu wünschen.

Zu Anfang des Krieges hat die deutsche Regierung die aus der Sao-Paulo-Valorisation stammenden 1832550 Ballen Kaffee in Hamburg, Bremen und Antwerpen beschlagnahmt und unter Feststellung des Ballenpreises auf 67,94 Mark = 124445362 Mark zum Umrechnungssatze von 20,20 mit 6100202 Pfund Sterling an das Bankhaus Bleichröder ausgezahlt, zuzüglich 3½ Prozent Zinsen. Die brasilianische Regierung will gegen diese Preisfeststellung auf der Friedenskonferenz Einspruch erheben; sie verlangt als Grundlage den Erlös der kürzlichen Schlußverkäufe der Valorisation in Havre mit 132,50 Francs je Ballen und sofortige Auszahlung der damit 9500000 Pfund Sterling betragenden Schuld.

Chile. Nach „Ag. Econ. & Fin." vom 12. April meldet Reuter aus Santiago (Chile), der amerikanische Botschafter habe der chilenischen Regierung einen Plan zur Errichtung eines internationalen Goldfonds zwecks Stabilisierung des Wechselkurses vorgelegt.

Mexiko. Die Staatsschulden setzten sich am 1. Januar 1918 wie folgt zusammen: Äußere Schuld 346938137 Dollar, dazu 56816900 Dollar Zinsenrückstände. Innere Schuld 133222025 Dollar, dazu 23314004 Dollar Zinsenrückstände; Zinsgarantien 64445380 Dollar und 12947805 Dollar Zinsenrückstände. Revolutionsschuld 41350000 Dollar (amerikanisches Gold).

Nicaragua. Die Ausdehnung des für den Anbau von Weizen bestimmten Geländes ist in der Republik außerordentlich gestiegen, wozu die von der Regierung errichtete Musterfarm ohne Zweifel viel beitrug. In Esteli wurde unlängst die erste Weizenmühle des Landes errichtet. Bei Metagalpa wurde eine Gesellschaft, die sich mit der Ausfuhr von Bauholz befaßt, gegründet. Sie beabsichtigt mit ihren Arbeiten in den Gegenden von Matiguas und Muynuy Viejo zu beginnen und für den Transport nach der Atlantischen Küste die verschiedenen Nebenflüsse des Rio Grande zu benutzen. Die Zuckerernte des Jahres 1918 wird auf 300000 Quintal geschätzt. Durch eine Verordnung vom 6. Juni 1918 hat die Regierung die Ausfuhr von Zucker verboten.

Uruguay. Die Wiederaufnahme des Schuldendienstes wird mit dem nächsten Rechnungsjahr beginnen. Der frühere Finanzminister Cosio, Mitglied des neuen nationalen Verwaltungsrates, hat zu diesem Zwecke die Ausgabe von 2 Millionen Pesos zweijähriger Schuldverschreibungen vorgeschlagen.

VI. Australien.

Der Gesamtwert der Mineralproduktion von Neusüdwales im Jahre 1918 wird auf 300 Millionen Pfund Sterling geschätzt. Davon entfallen auf Kohle ungefähr 95 Millionen, auf Bleiglanz ungefähr 80 Millionen und auf Gold über 62 Millionen. Die Kohlenproduktion betrug im Jahre 1917: 8292867 t im Werte von 4442470 Pfund Sterling. Die Ausfuhrmenge nach Australasien und anderen Häfen betrug im ersten Halbjahr 1918: 1911539 t im Werte von 1456257 Pfund Sterling gegen 2057067 t im Werte von 1480450 Pfund Sterling in der gleichen Zeit 1917. Man erwartet eine Abnahme in der Kohlenproduktion für das ganze Jahr, und zwar infolge des Rückganges der Schiffahrt. Ebenso erwartet man eine Wertabnahme der Kupferproduktion. Andererseits wird nach den bereits vorliegenden Ziffern die Goldproduktion über 90000 Unzen Rohgewicht in ungefährem Werte von 366000 Pfund Sterling ergeben gegen 82171 Unzen Feingewicht im Werte von 349038 Pfund Sterling im Jahre 1917.

Wie „Times" von privater Seite erfahren, sollen alle Kupfergruben und Schmelzereien in Australien mit Ausnahme der Mount Morgan- und Mount Lyell-Gruben ihren Betrieb eingestellt haben. Als Grund wird die ungeheuere Anhäufung von Metallen auf Lager und der verhältnismäßig geringe Verbrauch von Metall nach Abschluß des Waffenstillstandes angegeben.

Weltverkehr.

Bearbeitet von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

I. Landverkehr.

Europa.

Ein Tunnel durch die Stubalpe (Steiermark). Es ist ein Bahnbau Köflach—Knittelfeld geplant, der den Wall der Stubalpe überwinden muß. Dies soll durch einen 6—7 km langen Tunnel geschehen, der in dem Graben gegen den Ofnerkogel und Scherzberg in den Berg eintritt und im Lobminggraben wieder zutage kommt.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb. Verw., 3. V. 19, S. 342.)

Die Elektrisierung der Rhätischen Bahn macht rüstige Fortschritte. Nachdem die Versuchsfahrten Ende März günstig verlaufen sind, ist der durchgehende elektrische Verkehr von Bevers bis nach Filisur, und damit auf der ganzen Bergstrecke (mit 35‰ Steigung) der Albulabahn am 19. April aufgenommen worden. Auch die Elektrisierungsarbeiten der Strecke Davos—Filisur—Thusis machen gute Fortschritte, so daß auch diese Strecke Ende 1919 elektrisch betrieben werden dürfte. (Ztg. d. Ver. dtsch. Eis.-Verw., 16. IV. 19, S. 295.)

Neue Pläne für den Kanaltunnel[1]) werden zwischen der englischen und französischen Regierung erörtert. Sir Arthur Fell, der Vorsitzende des englischen Kanalkomitees, ist der Ansicht, daß es möglich sein wird, innerhalb 10 Jahren vier Tunnels zu bohren, von denen einer lediglich dem Kraftwagenverkehr zwischen England und Frankreich dienen soll. Die Züge werden die Strecke von London nach Paris innerhalb sechs Stunden zurücklegen, doch muß in London ein großer Ausgangsbahnhof errichtet werden, da die vorhandenen alten Bahnhöfe den zu erwartenden starken Verkehr unmöglich bewältigen können. Die Kosten des Tunnelbaues werden sich auf 20 Millionen Pfund Sterling belaufen, und der eine oder andere Tunnel soll schon nach fünf Jahren dem Betrieb übergeben werden können. Der Fahrpreis wird zehn Schilling betragen. Die Gesamtlänge des Tunnels beträgt 30 englische Meilen, die Unterwasserlänge 20 Meilen, die Durchfahrzeit 40 Minuten. Innerhalb 20 Stunden können nach dem Projekt in beiden Richtungen 30000 Passagiere und 30000 t Güter befördert werden. Aus strategischen Gründen stellt England die Bedingung, daß das Kraftwerk, das die Bahn mit elektrischem Strom versehen soll, auf englischer Seite liegen muß, damit im Falle kriegerischer Verwicklungen der Strom jederzeit abgeschnitten werden kann, ebenso wie in Dover eine besondere Anlage konstruiert wird, welche gestattet, den Tunnel im Notfall zu überfluten. Das Kraftwerk wird zehn Meilen landeinwärts in Kent errichtet. Sowie die Verhandlungen zwischen den Regierungen abgeschlossen sind, wird alles übrige der englischen und der französischen Kanalbaugesellschaft überlassen. Jede der beiden Gesellschaften soll die Hälfte des Tunnels bauen. (Schiffbau, 1919, S. 351.)

Die Elektrisierung englischer Eisenbahnen soll baldmöglichst in großem Umfang durchgeführt werden.

Die Elektrisierung französischer Bahnen. Die Paris-Lyon-Méditerranée plant die Elektrisierung der etwa 500 km langen Strecke Clermont—Alais—Nimes und wird hierfür im Departement Lozère ein großes Stauwerk bei Flozar errichten. — Die Orleans-Eisenbahngesellschaft beabsichtigt

---

[1]) Vgl. die Aufsätze im Aprilheft 1913, S. 8 und Februar/Märzheft 1918, S. 68.

im Dosdogne-Bassin in der Nähe von Bort ein Staubecken von 1 250 000 cbm zu bauen zunächst für Erzeugung von 300 000 PS, die der Elektrisierung der Linien Châteauroux—Montauban, Limoges—Agan, Montauban—Neussarguès—Aurillac dienen sollen. — Weiter wurde auf einem in Lyon abgehaltenen Kongreß neben einer Verkürzung der Strecke Oulx—Briançon die Elektrisierung der Mont-Cénis-Bahn und die Verlegung eines zweiten Gleises auf ihrer letzten noch eingleisigen Strecke Bussoleno—Salbertrand (26 km) gefordert.

(Agence économique et financière, 21. und 24. III. 19.)

„La Ligne du 45. Parallèle." Eine französisch-italienische Vereinigung betreibt seit Jahren die Verbesserung der Verbindung zwischen Bordeaux und Oberitalien. Der Ausgangs- und Endpunkt der Verbindung, Bordeaux und Turin, liegen ungefähr auf dem 45. Längengrad. Auch die östliche Fortsetzung in der Richtung auf Venedig folgt diesem Längengrad. Die Verbindung soll die bestehenden Strecken der Orléans-Bahn über Libourne, Coutras, Périgueux bis Limoges benutzen. Von dort bis Gannat (240 km Luftlinie) soll eine neue Bahn über St. Sulpice les Champs und Auzances gebaut werden. Der Weg würde weiter über St. Germain des Fossés, La Pacaudière und Roannes nach Lyon führen. Von Lyon aus würden dann die bestehenden Verbindungen mit Italien über die Schweiz (Bourg oder Culoz, Bellegarde, Genf, Lausanne und den Simplon) oder über Chambéry, Modane, den Mont Cénis nach Turin benutzt werden.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eis.-Verw., 19. IV. 19, S. 306.)

Amerikanischer Plan einer Eisenbahn Vigo—Französische Grenze. Amerikanische Finanzleute planen die französische Grenze mit Vigo durch eine doppelgleisige Eisenbahnlinie zu verbinden, die Wasserfälle in verschiedenen Provinzen auszubeuten und große Kommissionshäuser für den Verkauf von Fertigwaren (besonders auch Baumwolle) einzurichten. (Epoca, 20. II. 19.)

Asien.

Ausbau der Smyrna-Aïdin-Bahn. Nachdem durch den unglücklichen Kriegsausgang der Widerstand der Anatolischen Bahngesellschaft gegen die Absichten der englischen Smyrna-Aïdin-Bahn in Fortfall gekommen ist, dürfte die Verlängerung der letzteren Bahn bis Konia nur eine Frage der Zeit sein. Diese Verlängerung ist auch wirtschaftlich notwendig, denn es ist nicht begreiflich, warum die Ausfuhrgüter Konias nach Haidar Pascha geschleppt werden sollen, wo es doch nach Smyrna viel näher ist. Eine Konkurrenz dürfte der Smyrna-Aïdin-Bahn in den italienischen Bahnbauplänen entstehen. Die Italiener bewarben sich schon vor dem Kriege um die Konzession für eine Eisenbahn von Adalia nach Burdur [1]), aber die Engländer wußten deren Erteilung zu hintertreiben. Die Italiener gedenken ihre alten Pläne nun wieder aufzunehmen, sich überhaupt wirtschaftlich in Kleinasien mehr zu betätigen. Sie machen sich sogar Hoffnungen auf das Kohlenbecken von Heraklea, es ist aber nicht sehr wahrscheinlich, daß die Franzosen ihre dortige beherrschende Stellung aufgeben werden.

(Der Welthandel, 11. IV. 19: „Das vernichtete Deutschtum in der Levante".)

Eisenbahnpläne für Indochina [2]). Eine französische Kolonialgesellschaft plant: 1. die Verlängerung der Bahn Saïgon—Mytho bis Cantho; 2. eine Bahn Saïgon—Pompenh (Hauptstadt von Kambodscha), die später über Battambang und Pachia nach Patrien (Siam) verlängert werden kann, von wo eine Verbindung mit Bangkok bereits besteht; 3. eine Verbindungsbahn Packlay—Utarandit. Packlay liegt am Mekong in der Provinz Luang Prahang, Utarandit in Siam an der Nordbahn. Die siamesische Regierung widersetzt sich diesem Plan, der zwar einen Teil des Handels von Saïgon nach Bangkok ablenken, aber Siam wirtschaftlich stark den Franzosen ausliefern würde.

(Board of Trade Journal, 27. III. 19.)

[1]) Vgl. den Köhlerschen Aufsatz im Jahrg. 1915, S. 7.

[2]) Vgl. den Kolbeschen Aufsatz (mit Karte) im Septemberheft 1911, S. 260.

Afrika.

Die Betriebslänge der französischen Kolonialeisenbahnen. Die Betriebslängen der französischen Kolonialeisenbahnen beliefen sich am 1. Juli 1918 auf folgende Zahlen:

	Betriebslänge km
Französ. Westafrika	2 656
Indochina	2 063
Somaliküste	762
Madagaskar	396
Réunion	126
Französ. Indien	30
Neukaledonien	29

(Journal officiel, 14. XII. 18.)

Amerika.

Chilenische Eisenbahnpläne. Der chilenische Staatsrat hat seine Zustimmung zu einer Eisenbahnanleihe von 89 000 000 (Gold) Pesos gegeben, die zu einer Reorganisation des Eisenbahnsystems und zur Elektrisierung des Bahnbetriebes zwischen Santiago und Valparaiso verwandt werden soll. (Off. United States Bulletin, 10. III. 19.)

Australien.

Eine Verlängerung der australischen Nordbahn Port Darwin—Pine Creek bis Katherine River wurde im Betriebsjahr 1917/18 dem Verkehr übergeben. Die Gesamtlänge der australischen Commonwealth-Bahnen beträgt jetzt 1733 engl. Meilen. (Board of Trade Journal, 3. IV. 19.)

II. Wasserverkehr.

a) Seeschiffahrt.

Allgemeines.

Der Weltschiffbau 1918. 1918 wurden vom Stapel gelassen 1866 Schiffe mit 5 447 444 Br.-Reg.-T. gegenüber 2 937 786 Br.-Reg.-T. im Jahre 1917. Hiervon entfielen auf:

	Schiffe	Br.-R.-T.
1. Verein. Staaten	—	3 033 030
2. England	201	1 628 024
3. Japan	198	489 924
4. Holland	74	74 026
5. Italien	15	60 791
6. Norwegen	51	47 723
7. Schweden	36	39 583
8. Dänemark	13	26 150
9. Spanien	18	17 389
10. Frankreich	3	13 715
11. China	9	11 778
12. Portugal	13	5 311

(Deutschland und Österreich-Ungarn fehlen.) (Lloyd Register.) — Anfang 1919 fehlte nur noch 1 Million t Schiffsraum am Weltbestande vom Juli 1914. Ende 1919 dürften bereits 5, Ende 1920 10 Millionen t mehr vorhanden sein als vor dem Kriege.

(Journal of Commerce [Liverpool] 11. IV. 19.)

Europa.

Der Verkehr im Manchester-Schiffskanal stellte sich in den letzten Jahren, wie folgt:

	Seeschiffsverkehr in t	Kanalschiffsverkehr in t	Überschüsse in £
1910	4 618 070	319 561	301 326
1911	4 894 670	323 142	299 238
1912	5 021 691	318 193	313 743

	Seeschiffs-verkehr in t	Kanalschiffs-verkehr in t	Überschüsse in £
1913	5 457 218	322 943	341 089
1914	5 109 285	315 447	347 189
1915	5 115 954	318 092	447 253
1916	4 540 167	318 582	529 171
1917	3 843 324	309 430	555 609
1918	3 229 293	268 702	601 058

Die Gesellschaft hat natürlich durch Erhöhung der Kanalgebühren den Verhältnissen Rechnung tragen müssen. (Economist, 22. II. 19.)

Das Projekt des Pariser Seehafens[1]) lebt wieder auf. Im französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist ein Plan ausgearbeitet worden, der mit dem Neubau der Häfen Marseille, Brest, Havre, Rouen und Pallice auch die Möglichkeit gewährleisten soll, daß die Seeschiffe künftig direkt bis Paris fahren können. Es sollen in der Seine 4 neue Wehre mit Schleusen von 200 m Länge gebaut werden. Die Wassertiefe soll 4½ m betragen, so daß Flußschiffe bis zu 2400 t und Seeschiffe bis zu 1800 t die Seine befahren können. (Matin.)

Neue Dampferlinie Havre—Montreal. Die Compagnie Générale Transatlantique beabsichtigt, eine neue Dampferlinie zwischen Havre und Montreal einzurichten, um den Handel zwischen Frankreich und Kanada zu fördern. (Times, 11. IV. 19.)

Italienische Hafenpläne. Ein neuer Hafen in Genua soll binnen 12 Jahren mit einem Kostenaufwand von 144 Millionen L. gebaut werden (Caffaro, 18. III. 19), ein weiterer in Palermo mit einem Aufwand von 100 Millionen L. (Popolo Romano, 7. III. 19.)

Ein Ausbau des Hafens Lissabon wird von der portugiesischen Regierung geplant. (Schiffahrt-Ztg., 26. IV. 19, S. 5.)

Ein wöchentlicher Dampferdienst Saloniki—Odessa unter Anlaufung von Konstantinopel ist von den Engländern eingerichtet worden. (Board of Trade Journal, 20. III. 19.)

Asien.

Ein Freihafenplan für Makassar (Holl. Ind.). Die Regierung beauftragte die in Frage kommenden Stellen, zu untersuchen, ob die Errichtung eines Freihafens in Makassar möglich und wünschenswert sei. (Der neue Orient, S. 474.)

Hafenbau in Camranh. Haifong und Saigon liegen an den Mündungen von Flüssen, die für die Schiffahrt nur wenig Sicherheit bieten; man ist daher auf den Gedanken gekommen, einen neuen, großen Hafen zu schaffen und dabei auf Camranh verfallen. An der Ostseite der großen Bai der indochinesischen Küste gelegen, besitzt es alle für einen Haupthafen des Landes notwendigen Vorbedingungen; erforderlich ist, neben den eigentlichen Hafenarbeiten, nur der Bau einer Bahnlinie nach Saigon. Die Ausbaggerung wird keine großen Schwierigkeiten machen, da die Tiefe fast überall schon 9 m beträgt. Der Provinzialrat hat denn auch bereits die nötigen Gelder zur Inangriffnahme der ersten Arbeiten angewiesen. In Verbindung mit dem Hafenprojekt besteht die Absicht, den Kanal von Hatien auszubauen und mit Schleusen zu versehen, um ihn für die Benutzung der im neuen Hafen einlaufenden Schiffe geeignet zu machen; schließlich ist die Herrichtung mehrerer Zufuhrstraßen aus dem Inlande nach Camranh geplant. (Der neue Orient, S. 476.)

Neue japanische Dampferlinien. Eine neue Gesellschaft „Taifuku Kisen Kaisha“ will mit einem Kapital von 20 Millionen Dollar eine neue Dampferlinie nach Europa ins Leben rufen. (Der neue Orient, S. 480.) — 15 japanische Schiffahrts- und andere Gesellschaften vereinigten sich zur Bildung einer japanisch-amerikanischen Schiffahrtsgesellschaft. 50 v. H. des in Vorschlag gebrachten Kapitals von 200 Millionen Yen sind gesichert. Der Plan sieht den Verkehr von 36 Dampfern auf den Linien Newyork—Wladiwostok, Yokohama—Odessa, London—Colombo vor. (Børsen, 26. III. 19.)

Amerika.

Handelsflotte und Schiffbau der Vereinigten Staaten. Die Vermehrung der Handelsflotte der Vereinigten Staaten durch Neubauten stellte sich letzthin folgendermaßen:

1918	Zahl der Schiffe	Br.-T.	1918	Zahl der Schiffe	Br.-T.
Februar . .	22	86 560	September .	79	253 847
März . . .	30	91 815	Oktober . .	75	265 069
April . . .	27	84 421	November .	85	287 507
Mai	23	104 971	Dezember .	53	167 979
Juni	27	60 995	1919		
Juli	54	150 704	Januar . . .	61	195 540
August . .	65	224 228	Februar . .	42	152 085

(Schiffahrt-Ztg., 12. IV. 19, S. 6.)

Die Regierung besitzt zurzeit 555 Ozeanfrachtschiffe mit 3 385 475 Tonnen d. w. und hat noch 1336 solche Schiffe mit 9 275 006 Tonnen im Bau. Bei Ausführung des jetzigen Programms werden nächstes Jahr unter amerikanischer Flagge 16 732 700 Tonnen d. w. an Fracht- und Passagierschiffen vorhanden sein, wovon 70 v. H. der Regierung gehören werden. Verkäufe sollen nur an Amerikaner stattfinden, die die Schiffe unter amerikanischer Flagge fahren lassen müssen und auf den regelmäßigen Handelsrouten an Höchstfrachtsätze gebunden sind. (Financial News, 26. III. 19.)

Eröffnung neuer amerikanischer Schiffahrtslinien. Vom Schiffahrtsamt wurden folgende Dampfschiffahrtslinien eingerichtet: Zwischen New York und China, Australien und Neuseeland, Indien, Griechenland, der afrikanischen Westküste, Niederländisch-Indien und außerdem eine neue Frachtdampferlinie nach Liverpool, London und Antwerpen. Wöchentlich werden Dampfer nach Seattle (Washington) und von Portland (Oregon) nach Danzig und Saloniki mit Lebensmitteln abfahren. (Nationaltidende, 13. III. 19.)

Kanadas Schiffsbau. In Kanada sind während des Krieges bis November 1918 368 Schiffe gebaut worden, die ins kanadische Schiffsregister eingetragen worden sind, darunter 199 Segelschiffe mit 44135 Tonnen und 160 Dampfer mit 69616 Tonnen. (Financial Times, 10. III. 19.)

Monopolisierung der Küstenschiffahrt in Argentinien. Nach einem neuen Gesetz dürfen nur Schiffe unter argentinischer Flagge die Küstenfahrt zwischen argentinischen Häfen betreiben. Der Kapitän und wenigstens ein Viertel der Bemannung müssen argentinische Bürger sein. (Journal of Commerce, New York, 18. II. 19.)

Australien und Polynesien.

Schiffbaupläne der australischen Regierung. Die australische Regierung hat beschlossen, ein ausgedehntes Schiffbauprogramm auszuführen, demzufolge Stahlschiffe von 10000 Tonnen und mehr, hauptsächlich Frachtschiffe, gebaut werden sollen. (Financial News, 4. IV. 19.)

Ein Ausbau der Hafenanlagen in Auckland ist geplant. Die Kosten schätzt man auf 50000 Pfund Sterling. Es ist in Aussicht genommen, eine Tiefe von 25 Fuß am Kai zu erreichen. Die Länge des Kais wird 650 Fuß, seine Breite 60 Fuß betragen. (Schiffahrt-Ztg., 3. IV. 19, S. 4.)

Neue Hafenanlagen auf Honolulu. Das Hafenamt beabsichtigt für den Ausbau des Hafens von Honolulu 2500000 Dollar zu verausgaben, um dem Hafenbassin eine Tiefe von mindestens 35 Fuß zu geben. Ferner soll eine

[1]) Vgl. Jahrgang 1911/12, S. 32 und 464.

Eisenbahnlinie rund um den Hafen erbaut werden, um hierdurch eine Verbindung mit dem Schienennetz der Insel zu bewerkstelligen. Ferner ist vorgeschlagen worden, Honolulu zum Freihafen zu machen oder sogar die ganze Inselgruppe als Freigebiet zu betrachten. Auch auf der Insel Hawaii beabsichtigt man, einen Hafen zu bauen; hier würde ein Damm von 1700 Fuß Länge erforderlich sein, der bis zu einer Tiefe von 30 Fuß ausgebaut werden müßte. (Der neue Orient, S. 489.)

b) Binnenschiffahrt.

Europa.

Neubau und Verlängerung des Oberländischen Kanals bis Allenstein. Neuerdings hat man sich in Ostpreußen mit einem Plan beschäftigt, der mit geringen Kosten den Verkehr auf möglichst kurzem Wege dem Seehafen Elbing zuleitet. Man will den Oberländischen Kanal erweitern und bis nach Allenstein verlängern. Der Oberländische Kanal führt von Elbing nach Osterode und ein kurzes Stück darüber hinaus bis zum Schillingsee. Er ist jedoch bisher nur für 50-t-Kähne benutzbar, da größere Gefäße nicht mit voller Ladung über seine schiefen Ebenen hinüberkommen. Der wirtschaftliche Wert ist daher natürlich noch sehr gering. Will man diese Wasserstraße dem heutigen Verkehrsbedürfnis anpassen, so ist ein Ausbau für 400-t-Kähne erforderlich. Außerdem will man den Kanal um die Strecke vom Schillingsee bis Allenstein erweitern. Damit würde auch ein Hauptzweck des „Ostkanal"-Planes erreicht: die Herstellung einer Wasserstraße bis Allenstein, einem wirtschaftlichen Mittelpunkt Ostpreußens. Die Strecke vom Schillingsee bis Allenstein ist 40 km lang und würde nach Friedenspreisen etwa 8 Millionen Mark kosten. Teurer und schwieriger wird sich allerdings der Ausbau des Oberländischen Kanals von Elbing zum Schillingsee stellen, für den ein fertiges Projekt noch nicht vorliegt. Der Bau dieser Wasserstraße für 400-t-Kähne wird besonders von der Stadt Allenstein gefordert, die 2 Millionen Mark zum Bau beisteuern will. (Schiffahrt-Ztg., 1. V. 19, Beilage, S. 5.)

Französische Binnenschiffahrtspläne. Vom französischen Verkehrsministerium ist ein umfassender Vorschlag zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse in Frankreich ausgearbeitet worden. Die Arbeiten am Canal du Nord, der eine Verbindung des nördlichen Kohlengebietes mit der Hauptstadt bilden wird, sollen sofort wieder aufgenommen werden, unter Erweiterung des bisherigen Profils für den Durchlaß von 600-t-Schiffen. Der seinerzeit für 150-t-Schleppkähne erstellte Rhein-Rhone-Kanal[1]) soll laut Regierungsbeschluß vom 15. März für solche von 300 Tonnen fahrbar gemacht werden; zwischen Hüningen und Mülhausen sind die bezüglichen Arbeiten bereits in in Angriff genommen worden. Schließlich soll auch durch verschiedene Verbesserungsarbeiten die Schiffahrt auf der Loire sowie auf dem Canal du Midi und dem Canal latéral de la Garonne gefördert werden. (Schweizer Bauzeitung.) — Ferner wurde der Chefingenieur für die Seineschiffahrt ermächtigt, auf Rechnung der Stadt Paris die Studien für einen Marnekanal an die Hand zu nehmen, welcher Paris vor den jährlichen Überschwemmungen sichert und die Schiffahrtsverbindung mit dem Osten verbessert und die Gegend nördlich von Paris mit einem ununterbrochenen Hafen versieht. Weiter ist kürzlich ein Abkommen mit Paris getroffen worden, wonach die Rhone in dreifacher Hinsicht ausgenützt werden soll, für die Schiffahrt, Kraftgewinnung uud Bewässerung. Die Kraftgewinnung ergibt 750000 PS. (Rhein, 25. IV. 19, S. 97.) — In Lyon hat sich mit einem Kapital von 500000 Francs eine „Société d'Etude de l'amenagement du Haut-Rhone" gebildet, hinter der eine Gruppe Pariser und Lyoner Unternehmungen steht. Die Gesellschaft bezweckt die Nutzbarmachung der Rhone zur Schiffahrt und zur Gewinnung elektrischer Energie. (Schweiz. Industrie-Ztg., 15. II. 19.)

Kanalisierung des Guadalquivir. Ein Plan der Kanalisierung und Ausnutzung der Wasserkräfte des Guadalquivir zwischen Córdoba und Sevilla ist von Mendoza, einem Mann mit genauer Kenntnis dieses Flusses, ausgearbeitet worden. Nach Durchführung des Planes wird sich ein Hinterland von etwa 260 Kilometer Länge von Bornanza bis Córdoba erschließen, auf dem in 11 hydroelektrischen Anlagen eine elektrische Kraft von etwa 65000 PS. erzielt wird. Die Kosten sind auf 80 Milionen Pesetas geschätzt. In ganz Europa gibt es keinen Wasserweg von so großer Bedeutung, der mit so geringen Unkosten für den Staat ausgebaut werden kann. (Epoca, 2. IV. 19.)

Asien.

Ein Kanalbau zur Verbindung des Amu Darja mit dem Kaspischen Meer ist geplant und ist aus Anlaß der Verhandlungen zwischen der russischen Sowjetregierung und der Entente (die sich inzwischen zerschlagen haben) der letzteren konzessioniert worden. (Eclair, 8. III. 19.)

Die Dampferflotten in den Stromgebieten Russisch-Asiens. Im Amurgebiet finden sich 163 Dampfer; es folgt der Ob mit 132, der Jenissei mit 25, die Lena mit 15 und das Amu-Darja-Gebiet mit 4 Dampfern. Segelschiffe waren vorhanden 1033 mit einer Gesamttragfähigkeit von 457890 Tonnen. (Prometheus, 22. III. 19, Beiblatt, S. 97.)

III. Luftverkehr.

Allgemeines.

Amerikanische Luftverkehrspläne in Mitteleuropa. Eine zurzeit in Berlin weilende amerikanische Studienkommission befaßt sich mit einem Projekt, das Prag, Berlin und Paris auf dem Luftwege miteinander verbinden soll. (Schiffahrt-Ztg., 15. V. 19, S. 7.)

Luftverkehr Niederlande—England. Eine große niederländische Schiffahrtsgesellschaft beabsichtigt eine Luftverkehrgesellschaft mit einem Kapital von 1 Millon Gulden zu gründen, um zunächst den Post- und Personenverkehr mit Großbritannien in die Wege zu leiten. Als niederländischer Flughafen soll Amsterdam dienen. Die britische Regierung steht dem Plane wohlwollend gegenüber. Die Flugboote können außer dem Flugzeugführer 1200 kg Last tragen, also etwa 700 kg Fracht und 6 Personen. Die Postgebühr für Briefe hofft man nicht höher als 5 Cents ansetzen zu müssen. (Telegraaf.)

Holländische Luftverkehrspläne auf dem Festland. Außer der genannten Verbindung mit England werden in Holland geplant die Verbindungen Amsterdam—Brüssel—Paris und Amsterdam—Hamburg—Skandinavien. Die niederländische Regierung verhält sich vorläufig dem Plane gegenüber abwartend, da ihrer Ansicht nach die Pläne erst nach Schaffung eines internationalen Luftverkehrsrechts verwirklicht werden können. (Telegraaf.)

Ein Luftpostdienst der englischen Besatzungsarmee zwischen Maisconcelle und Köln, einer Strecke von 225 Meilen, befindet sich im Dienste der Besatzungsarmee. (Schiffahrt-Ztg., 3. IV. 19, S. 7.)

Flugdienst England—Skandinavien. In London ist eine Nordsee-Luftschiffahrtgesellschaft gegründet worden. Die Gesellschaft wird den Luftverkehr auf der Linie Hull—Esbjerg—Kopenhagen aufnehmen. Von dieser Linie werden drei Nebenlinien abgehen, nach Norden Kopenhagen—Gotenburg—Christiania und nach Nordosten Kopenhagen—Stockholm—Helsingfors—Petersburg. (Schiffahrt-Ztg., 3. IV. 19, S. 8.)

[1]) Vgl. den Aufsatz Dr. Haugs (mit Karte) im Dezemberheft 1912, S. 398.

Ein Flugverkehr über den Öresund wird in diesem Sommer aus Anlaß der skandinavischen Flugausstellung in Malmö zwischen Kopenhagen und Malmö versuchsweise eingerichtet. (Deutsche Luftfahrer-Zeitschr., Nr. 3/4, S. 5.)

Genf internationaler Lufthafen? Genf beabsichtigt, in Verbindung mit dem Beschlusse, daß die Völkerbundkommission dort ihren Sitz haben soll, große Strecken des Seeufers für das Anlegen von Wasserflugzeugen herzurichten. Gleichzeitig soll für Landflugzeuge ein großer Flugplatz erbaut werden. In Anbetracht des zu erwartenden großen internationalen Verkehrs sollen regelmäßige Postverbindungen mit dem Sitz des Völkerbundes unterhalten werden.
(Schiffahrt-Ztg., 24. IV. 19, S. 7.)

Luftpostverbindungen in Frankreich werden jetzt eingerichtet; sieben davon haben Paris zum Ausgangspunkt und endigen in Lille, Brüssel, Valenciennes (über Maubeuge), Straßburg, Nizza, Bordeaux, St. Nazaire. Die achte Linie ist ein Rundflug Nancy—Longwy—Brye—Nancy. (Temps.)

Französisch-italienischer Luftverkehr. Angeblich steht ein Abkommen zwischen Italien und Frankreich über Transporte auf dem Luftwege vorm Abschluß; vorgesehen ist auch Aufnahme des Postverkehrs. Ferner wird eine Luftlinie Paris—Nizza—Rom geplant, für die die Gemeinde Hyères Gelände zur Errichtung einer Luftomnibusstation bereitstellt. (France-Italia, 26. III. 19.)

Asien.

Luftverkehr mit Niederld.-Indien. Besprechungen der holländischen Mission in London über eine englisch-holländische Luftfahrtsverbindung haben zu einem Ergebnis geführt. Man plant einen Landungshafen in Holländisch-Ostindien für britische Flugzeuge, die nach Australien fahren. Es ist ferner ein Postabkommen entworfen worden.
(Tägl. Rundschau.)

Afrika.

Ein Luftverkehr Nizza—Tunis über Korsika ist geplant.
(Deutsche Luftfahrer-Ztschr., Nr. 1/2, S. 19.)

Luftpost in Ägypten. Während der jüngsten Unruhen in Ägypten, die mehrfach zu Unterbrechungen des Eisenbahnverkehrs führten, sind Postflugzeuge zwischen Kairo und Alexandria sowie zwischen Kairo und Oberägypten tätig gewesen. (Egyptian Gazette, 18. III. 19.)

Amerika.

Der Ausbau des Luftpostverkehrs in den Ver. Staaten. In einem neuen Entwurf sind 8 große Luftpostlinien in den Ver. Staaten vorgesehen. Die größte davon ist die „Woodrow Wilson-Linie“ Ft. Myer—Washington—Carolina—Georgia—Alabama—Arizona—San Diego. Als erste wird die Linie New York—Chicago eröffnet, für die 10 Stunden Flugzeit gerechnet werden.
(Deutsche Luftfahrer-Ztschr., No. 23/24, S. 22.)

IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

Allgemeines.

Drahtlose Telegraphie unter Wasser. Während des Krieges ist in Amerika von einem gewissen Rogers eine Methode zur Aufnahme drahtloser Meldungen auf unterirdischen Stationen erfunden worden, die besser als die gewöhnlichen Stationen arbeiten sollen. Als Empfänger dient eine Wasserfläche. Die Erfindung ist besonders wichtig für U-Boote, die künftig zur Entgegennahme von Funksprüchen nicht aufzutauchen brauchen. Auch die unterseeische Absendung von drahtlosen Telegrammen ist gelungen, zunächst auf eine Entfernung von 2 Meilen.
(Elektrotechn. Nachrichten, 23. III. 19, S. 104.)

Drahtlose Telephonie mit Fliegern. Zwei englische Flieger haben während des Fluges auf 1600 m Abstand drahtlos miteinander telephoniert. Man nimmt an, daß es in kurzer Zeit möglich sein wird, daß das Flugzeug in dieser Weise stets mit dem Flugplatz in Verbindung bleibt.

Asien.

Die drahtlose Telegraphie und Telephonie in Indochina. Das erste Netz drahtloser Stationen in Indochina ist vollendet. Es umfaßt die Stationen Hanoi, Fort-Bayard, Moncay, Cao-Bang, Ha-Giang, Laï-Tscheou, Vientiane, Saïgon, Tourane und Kien-Kan. Die Station Saïgon steht in täglicher Verbindung mit der englischen Station in Singapur. Ihre Reichweite (sie liegt in Pach-Maï) ist 3000 km, doch will man diese noch weiter steigern. Auch den drahtlosen telephonischen Verkehr zwischen Tongking und dem französischen Territorium Kuang-tschou-wan (Kwangtung) wird man aufnehmen.
(Der neue Orient, Bd. IV, S. 458.)

Amerika.

Verstaatlichung der drahtlosen Stationen in Brasilien. Das vom Präsidenten der Republik Brasilien eingebrachte Gesetz auf Verstaatlichung der drahtlosen Telegraphie ist angenommen worden. Dadurch wird die Regierung zur Übernahme des gesamten Telegraphensystems Brasiliens ermächtigt. Es handelt sich um die Stationen Bar (Rio Grande do Sul), Cap San Thomé (Rio de Janeiro), Crùcero do Sul (Jurua), Senna de Madureira (Oberer Purus), Rio Branca (Oberes Acregebiet), Belem, Santarem und Manaos.
(Schiffahrt-Ztg.)

Australien.

Ein Funkverkehr England—Australien mit einer Wortgebühr von 2 Shilling wird von der Marconi-Gesellschaft vorgeschlagen.
(Agence économique et financière, 26. III. 19.)

Bücherbesprechungen.

Staatsbankrotte. Wirtschaftliche und rechtliche Betrachtungen von Alfred Manes, Professor, Dr. phil., Dr. jur. Berlin 1918. Verlag von Karl Sigismund.

Schon der Titel des vorliegenden Buches läßt nicht darauf schließen, daß es dem Verfasser um eine systematische Darstellung des Staatsbankrotts nach Begriff, Wesen, Bedeutung usw. zu tun ist. Wer eine solche in dem Werke suchen wollte, neue Ideen über die Lehre vom Schuldenwesen und Staatsbankrott, scharfe Formulierungen und Abgrenzungen der Begriffe, tiefgehende Untersuchungen über geschichtlich bedeutende Staatsbankrotte erwartet, wird sich von dem Inhalte des Buches kaum voll befriedigt fühlen. Verfasser hat mit großem Fleiße und Vollständigkeit die einschlägliche Literatur durchgesehen, die verschiedenen abweichenden Meinungen der Volkswirtschaftler und Rechtslehrer zum großen Teil in wörtlichem Auszuge, wenn auch kurz, prägnant und nicht ermüdend zum Ausdruck gebracht, auch schließlich selbst dazu — wenn auch nicht immer scharf — Stellung genommen und bekundet im allgemeinen ein durchaus verständiges Urteil, aber neue Wege, neue Zielpunkte, neue Formulierungen und Grenzlinien werden nicht erschlossen und gegeben. Die Wissenschaft wird das Buch daher mehr als Materialsammlung werten.

Für das weitere, gebildete Laienpublikum dürfte dagegen die Manessche Arbeit gerade in jetziger Zeit eine willkommene Einführung in ein Thema bieten, das nicht

nur bereits einmal in diesem Kriege (Rußland) außerordentlich aktuell geworden ist, sondern das auch noch für die nächste Zukunft voraussichtlich großes aktuelles Interesse beanspruchen wird.

Das Buch ist in leichtem flüssigen Stil geschrieben und langweilt nirgends. Man bekommt sowohl einen guten Überblick über die wichtigsten Staatsbankrotte der Vergangenheit wie auch über die hauptsächlichsten dabei hervortretenden wirtschaftlichen und rechtlichen Probleme, sowie endlich über die Stellungnahme der verschiedenen wissenschaftlichen Autoritäten zu diesen.

Der Praktiker wird erschrecken über die verhältnismäßige Häufigkeit der Staatsbankrotte. Allein in Europa zählt Manes im 19. Jahrhundert im Gebiete des Deutschen Reiches 5 Staatsbankrotte (Preußen 1807 und 1813, Westfalen 1812, Kurhessen 1814/15, Schleswig-Holstein 1850), für Österreich 5 (1802, 1805/06, 1811, 1816, 1866), für Spanien sogar 7 (1820, 1831, 1834, 1851, 1867, 1872, 1892) auf, von den Staatsbankrotten in Türkei, Portugal, Griechenland und sodann von den Staaten der neuen Welt, namentlich Amerikas, ganz zu schweigen. Dabei darf man sich unter Staatsbankrott nicht immer gleich einen so radikalen Bankrott, wie es der kürzliche russische war, unter völliger Annullierung der Schulden, vorstellen. Schon jede zwangsweise und vertragswidrige Herabsetzung der Zinshöhe, Hinausschiebung der Zinsenzahlung oder Tilgungspflicht, Aufhebung der Zins- und Rückzahlung, ja schon Hinausschiebung derselben, jede einseitige Kuponsteuer auf Staatsanleihen, Zwangskonversion, Herabsetzung des rückzahlbaren Kapitals, endlich jede Umwandlung einer Metall- in eine Papiergeldschuld, alles das sind bereits Formen des Staatsbankrotts.

Wenn also unsere Regierung auch nur eine Herabsetzung des Zinsfußes der Kriegsanleihen vor dem Jahre 1924 durchführen oder eine Kuponsteuer lediglich auf Kriegsanleihen einführen wollte u. ä. m., so würde das bereits eine mildere Form des Staatsbankrotts darstellen. Der Nachteil für unsere gesamte Volkswirtschaft, unsere Stellung in weltpolitischer und weltwirtschaftlicher Hinsicht, der für uns daraus entstehen würde, würde kaum im Verhältnis stehen zu der steuerlichen Erleichterung, die wir dadurch erfahren würden.

Haben wir einen solchen Staatsbankrott nun wirklich zu fürchten? Irgendwelche Formulierungen für den Zustand, in dem sich ein Staat finanziell und wirtschaftlich befinden muß, wenn er zum Staatsbankrott reif ist, finden sich in dem Buche nicht, sind wohl auch schwer zu geben. Zweifellos spielt dabei nicht nur die Fähigkeit, sondern auch der ernste Wille der Regierungen, die Schuldenzinsen zu bezahlen, eine große Rolle. Daß bei uns dieser Wille in stärkstem Maßstabe vorhanden ist, haben alle bisherigen Regierungen feierlichst erklärt und gebietet, wie schon gesagt, auch unser eigenstes Interesse als Großmacht, die wir doch wohl auch als Republik, selbst als sozialistische Republik, bleiben wollen.

Was unsere Fähigkeit anbetrifft, unseren Schuldendienst innezuhalten, so wäre bei einem siegreichen Kriegsende, ja selbst bei einem Remis-Frieden, dieselbe nicht anzuzweifeln gewesen, zumal unsere Volkswirtschaft von den Schäden einer größeren und länger dauernden Gebietsbesetzung verschont geblieben war, ein großer Teil der Kriegsanleihen wirklichen Sparfonds entstammte und endlich die Zinsen ganz überwiegend im Inlande zu zahlen sind. Unter diesen Umständen sind denn auch die vom Verfasser in dem Schlußkapitel seines Buches eröffneten Aussichten für unsere finanzielle Zukunft durchaus vertrauensvoll und hoffnungsfroh, während er für Rußland höchstens eine nachträgliche Milderung des Staatsbankrotts zulassen will, dagegen noch einigen weiteren, namentlich den feindlichen Staaten, den kommenden Staatsbankrott prophezeit.

Die Voraussetzungen, unter denen Manes diese Anschauungen — in der ersten Hälfte des Jahres 1918 — niederlegte, haben sich nun seitdem freilich gewaltig verändert. Ein Staatsbankrott Belgiens, Rumäniens, Serbiens usw. wird voraussichtlich schon durch die Unterstützung Englands und der Vereinigten Staaten, die hier die Hauptgeldgeber waren, vermieden werden. Zum Teil werden ja auch die ihnen von dem Vierbund zu zahlenden Kriegsentschädigungen und ihr Länderzuwachs diesen Ländern die Vermeidung des Staatsbankrotts erleichtern.

Für die Staaten des Vierbunds dagegen gestaltet sich die Lage durch den unglücklichen Kriegsausgang erheblich kritischer. Noch kennen wir die Friedensbedingungen nicht. Aber daß sie im Verein mit den Waffenstillstandsbedingungen unsere Schulden- und Zinsenlast ungeheuer erhöhen werden, steht leider schon heute nur zu sehr fest. Und was den Finanzmann und Volkswirt fast noch mehr mit täglich wachsender Sorge erfüllen muß, das sind die inneren Unruhen, die unser Land durchwühlen und die die Lage unserer gesamten Volks- und Produktionswirtschaft von Tag zu Tag schwieriger gestalten. Es hieße Vogelstraußpolitik treiben, wollte man auch heute noch den Staatsbankrott als eine für Deutschland überhaupt nicht in Frage kommende Eventualität betrachten. Wenn es uns nicht bald gelingt, mit der bolschewistischen Welle fertig zu werden, treiben wir dem Staatsbankrotte trotz allen noch so feierlichen Versicherungen der jetzigen und früheren Regierungen entgegen.

Die Sache liegt m. E. heute so, daß, selbst wenn unsere Feinde das Maß der Kriegsentschädigungen und der von uns zu fordernden Gebietsabtretungen nicht übertreiben und zugleich von einem wirtschaftlichen Boykott nach dem Kriege absehen — was sie schon in ihrem eigensten Interesse tun müßten — uns vom drohenden Staatsbankrott überhaupt nur zweierlei retten kann: einmal intensivste, unter den gegenwärtigen inneren Zuständen allerdings nicht mögliche, Anspannung aller ideellen und materiellen Kräfte unseres Volkes, und sodann eine energische Steuergesetzgebung, die, nach Möglichkeit volkswirtschaftlich orientiert, alle partikularistischen, parteipolitischen, historischen und sentimentalen Hemmungen, von welcher Seite sie auch kommen mögen, rücksichtslos beiseite schiebt. Nur, wenn wir alle nach gesunden finanzwirtschaftlichen Grundsätzen aus laufenden Einnahmen zu deckenden Ausgaben auch wirklich aus laufenden Quellen aufbringen und jedes größere Defizit vermeiden, dürfen wir sicher sein, das drohende Gespenst des Staatsbankrotts dauernd von uns fernzuhalten.

Beide Voraussetzungen wird eine bolschewistische und kommunistische Regierung nicht erfüllen können, wie wir an den Verhältnissen Rußlands sehen. Sie hat nicht nur Arbeitsunlust, sondern auch Vernichtung der Wirtschafts- und damit Steuerkraft zur Folge. Eine sofortige gewaltsame Sozialisierung namentlich kann gerade unter den gegenwärtigen Verhältnissen einen geeigneten Ersatz für fehlende Steuereinnahmen nicht bieten.

Ich möchte unsere bolschewistischen Führer auch für hellsehend genug halten, daß sie sich über eine solche Weiterentwicklung der Dinge selbst gar nicht im Unklaren sind, ja, daß sie den Staatsbankrott sogar schon als einen sicheren Faktor in ihre Rechnung eingestellt haben. Sie scheuen nicht davor zurück, mit dem herrschenden Wirtschaftssystem auch die gegenwärtige Wirtschaft selbst zu zerschlagen. Nur über die Folgen, die ein solcher Schritt für sie selbst, für die gesamte Arbeiterschaft und das Proletariat nicht nur der Gegenwart, sondern auch der kommenden Generationen haben würde, dürften sie sich gröblichst täuschen.

Hoffen wir, daß der gesunde Sinn der Mehrheit des Volkes und namentlich auch unserer Arbeiterschaft durch Niederhaltung und Bekämpfung der bolschewistischen destruktiven Tendenzen verhindern möge, daß der nächste Meilenstein unseres Leidenswegs „Staatsbankrott“ heiße!

Wirkl. Geh. Oberfinanzrat Dr. O. Schwarz.

A. Supan, Leitlinien der allgemeinen politischen Geographie. VI und 140 Seiten mit 3 Kärtchen im Text. Leipzig, Veit & Co., 1918. Preis 6,50 Mark.

Ratzel hatte die politische Geographie in seinem gleichnamigen Werk zuerst neuzeitlicher wissenschaftlich

geographischer Betrachtung unterworfen und sie damit wieder zu Ansehen gebracht. Mit Recht weist Supan auf den sehr einseitigen Zug der geistvollen Untersuchungen Ratzels hin, die im wesentlichen nur auf das Verhältnis des Staates zum Raum abgestellt sind. Gerade im Staat aber haben sich Land und Volk in besonders enger Weise miteinander verbunden. In diesem Sinn will Supan, unter politischer Geographie die natürlichen Grundlagen des Staates verstanden wissen. Er trennt die politische Geographie damit von den Arbeitsgebieten, die aus den innerpolitischen und außenpolitischen Seiten des Staatslebens erwachsen. Ich möchte es bezweifeln, ob der Geograph sich solche Beschränkung wirklich ganz aufzuerlegen hat. Nicht als ob ich wünschte, daß die Geographie sich mit rein staatswissenschaftlichen Untersuchungen befaßte. Aber es gibt viele staatswissenschaftliche Tatsachen, die in naher ursächlicher Wechselwirkung mit den natürlichen Eigenschaften des Landes und Volkes stehen. Es kommt hier alles auf die Betrachtungsweise an. Ebenso wie Staatswissenschaften und Volkswirtschaftslehre längst nicht mehr ohne die Bezugnahme auf die Ergebnisse rein geographischer Forschung auskommen, wird voller Ausbau der Geographie nicht darauf verzichten dürfen, von ihrem Standpunkt aus in inner- und außenpolitische Fragen einzudringen, deren Zusammenhängen mit den der übrigen Erscheinungen der Erdräume nachzuspüren.

Ich halte es gar nicht für ausgeschlossen, daß auch Supan solche Anwendung der Geographie zuläßt. In den vorliegenden Leitlinien befaßt er sich aber fast ausschließlich mit den wichtigsten Eigenschaften des von Staatsgrenzen umgebenen Landes und des Volkes, soweit es zu solchem Lande gehört. Es werden ganz allgemein zunächst Gestalt, Grenzen, Größe und Lage der Staaten behandelt. Als Beispiele werden für eine größere Zahl von Staaten zahlenmäßige Angaben entwickelt, u. a. solche für die „Maritimität", das Verhältnis der Meeresgrenzen zu den Landgrenzen des Staates, für den „Druckquotienten", das Verhältnis der Bevölkerungssumme aller unmittelbaren Nachbarstaaten zur Bevölkerungsziffer des umgrenzten Staates. Zur Frage der Großmachtgeltung bemerkt Supan, daß sie von der organisierten Gesamtenergie des Staates abhängt, die durch die Bevölkerung repräsentiert wird, deren Willen einheitlich gerichtet sein muß. Gerade diese Abschnitte des Buches geben viel wertvolle Anregungen.

Man wird Supan beipflichten, wenn er ausführt, daß bei länderkundlichen Beschreibungen zwischen den Grundsätzen der Einteilung nach politischen und natürlichen Gesichtspunkten zu vermitteln ist, daß beide nebeneinander zur Geltung kommen müssen. Er hätte darauf hinweisen können, daß in dem klassischen länderkundlichen Werk der neueren Geographie, in Hettners Länderkunde von Europa, dieser Gedanke besonders erfolgreich durchgeführt ist.

In der zweiten Hälfte der Leitlinien wird der Inhalt des Staates nach den Erscheinungen der physischen, der völkischen und der wirtschaftlichen Struktur behandelt.

Hier werden auch die grundlegenden Tatsachen der Wirtschaftsgeographie und ihre Bedeutung im Rahmen des Staates in kurzen Zügen dargestellt, so Wirtschaftsformen und Wirtschaftsperioden, einiges vom Handel, Arten, Wege und Mittel des Verkehrs. Gerade hier läge, wie ich meine, eine dankbare Aufgabe darin, auch die Beziehungen zwischen solchen wirtschaftsgeographischen Dingen und dem äußeren und inneren politischen Leben der Staaten unter geographischen Gesichtspunkten zu betrachten.

Im letzten größeren Abschnitt, dem „Einfluß der wirtschaftlichen auf die völkische Struktur" werden Bevölkerungsdichte und siedlungsgeographische Fragen behandelt. Man sieht, daß hier die Bezeichnung völkisch nicht in der sonst üblichen Weise gebraucht wird. Ich halte eine Beschränkung für besser, wie sie Supan übrigens selbst in dem Abschnitt über die völkische Struktur innehält.

Supans Leitlinien werden zweifellos erheblich dazu beitragen, die heute bereits an manchen Stellen einsetzende Vertiefung der politischen Geographie zu fördern. Fortschritte auf diesem Gebiet sind um so mehr zu wünschen, als viele seiner Fragen heute mehr als je weiteste Kreise beschäftigen. Dem entsprechend wird ja jetzt in den Schulen aller Art eingehendere Pflege dieser Seite der Geographie verlangt. C. Uhlig-Tübingen.

O. Sieblist, Oberpostrat, **Das Postwesen.** 2. Aufl. Sammlung „Aus Natur- und Geisteswelt". Leipzig und Berlin 1918.

Derselbe, **Das Telegraphen- und Fernsprechwesen.** 2. Aufl. Ebenda.

In volkstümlicher, anschaulicher und selbst bei sprödem Stoffe gefälliger Darstellung wird in der zweiten Auflage der Bändchen von sachkundiger Seite ein sicher vielen erwünschtes Bild des jedem unentbehrlichen Nachrichtenverkehrs entworfen. Den Blick, den der Verfasser in die eigentlichen Werkstätten des Verkehrs, die Betriebsräume, werfen läßt, wird für den Fremdling weder des Reizes noch der Belehrung über die Schwierigkeiten bei der Erzielung eines reibungslosen Arbeitens des verwickelten Verkehrsmechanismus entbehren. Von besonderem Interesse sind die Schilderungen der Tätigkeit der Feldpost und der glänzenden Leistungen der deutschen Funkentelegraphenstationen im Weltkriege. Daß es nicht möglich war, von den afrikanischen Kolonien Nachrichten zu erhalten, wie der Verfasser (S. 108 im Bändchen „Telegraphie") schreibt, ist bezüglich der westafrikanischen Kolonien zum Glück unzutreffend. Durch die vorzüglich arbeitende Großstation Kamina in Togo bestand bis zu ihrer Zerstörung vor der Übergabe ein guter, beiderseitiger Verkehr mit Deutschland, der mit Hilfe anderer Stationen nach Kamerun und Deutsch-Südwestafrika zu vermitteln in der Lage war. — Beachtung verdienen die Ausführungen über die Antwortscheine im Weltverkehr (S. 123 f. im Bande „Post") und über eine vom Verfasser angeregte Antwortbriefmarke als Ersatz der zu beanstandenden Antwortscheine. — Wie es heute, wo um uns herum geradezu die Philosophie des Heraklitschen „Alles fließt" zur Wirklichkeit geworden zu sein scheint, schwerlich auch nur ein wichtigeres Gebiet des Staatslebens gibt, das nicht in der Umwälzung begriffen ist, so wird auch auf diesem Gebiete des Weltverkehrs nach dem Erscheinen der Bändchen, im Mai und Juni 1918, der Kriegsausgang und der damit zusammenhängende weitere Verlauf der Ereignisse vieles ändern, wenn es nicht schon geschehen ist. Obenan stehen die Verfassungsvorschriften. Die Organisation der Funkentelegraphie im Deutschen Reiche ist schon auf eine andere Grundlage gestellt worden. Vieles hängt von dem bevorstehenden Friedensschlusse ab, so die Ausweitung (oder soll man sogar sagen die Wiedererlangung?) des deutschen Kabelnetzes, die Wiederaufnahme der deutschen Postdampfschiffverbindungen, die Einrichtung deutscher Postanstalten im Auslande und in den deutschen Schutzgebieten, der Anteil Deutschlands an der Funkentelegraphie im Weltverkehr, Betrieb und Organisation der zusammengebrochenen und nun wieder aufzubauenden Weltpost und Welttelegraphie. Schaffung und Einrichtung des Völkerbundes wird auch für die Entwicklung dieser Quellen und Gerippe der Völkerverständigung von wesentlichem Anteil sein. Hoffentlich wird dann auch künftig allen Verletzungen des Völkerrechts, wie der vom Verfasser beleuchteten Wegnahme der Post auf neutralen Dampfern durch England, ein wirksamer Riegel vorgeschoben. Inwieweit auf die Ausführungen des Verfassers über das Verhältnis der beiden Schwestern des Schnellnachrichtenverkehrs, der Kabel- und der Funkentelegraphie (S. 114 des Bändchens über Telegraphie), die heute die deutschen Gemüter bewegenden Sozialisierungsgedanken einwirken, bleibt abzuwarten. Auch im deutschen Tarifwesen wird der Krieg lange zu spüren sein — ob die Erhöhung des Briefportotarifs und der Fern-

sprechgebühren im Weltkriege wirklich nur „vorübergehend“ ist? —, wenn sich nicht vielleicht auch darin grundsätzliche Wandlungen vollziehen, wie auch schon der Verfasser andeutet. Gerade auf dem Gebiete der Postgebühren vernachlässigten bisher die großen volkswirtschaftlichen Werke viel zu sehr das Tatsächliche, den wirklichen Stand der Dinge zugunsten einseitig theoretisierender Leitsätze.

Die neuesten Zahlen über das Personal, den Postverkehr und den Fernsprecher im Reichspostgebiete stammen aus dem Jahre 1910. Neuere Angaben wären, schon um die vielfach geradezu vernichtenden Wirkungen des Krieges deutlich zu zeigen, und um die Zielpunkte der neu einsetzenden Friedensarbeit anspornend darzulegen, erwünscht gewesen und bei einer durch die oben angedeuteten Änderungen des Post- und Telegraphenwesens aus Anlaß des Krieges und des Friedensvertrages erforderlich werdenden Neuauflage notwendig zu berücksichtigen.

Im Abschnitt „Unterseekabel“ (im Bändchen über Telegraphie) rühren Seiten 84—94 wörtlich aus dem nur in der Übersicht „Benutzte Werke“ am Ende des Textes angeführten Buche von Hennig, „Von Deutschlands Anteil am Weltverkehr“ her. Die Übersicht über den Anteil der wichtigsten Länder am Weltkabelnetze von 1898—1913 ist völlig dem Aufsatze des Unterzeichneten „Das Weltkabelnetz“ im Archiv für Post und Telegraphie Jahrgang 1914 Nr. 12 entnommen; die Quellenanführung beschränkt sich auf die allgemeine Angabe der Zeitschrift in der vorhin erwähnten Übersicht der benutzten Werke. Dr. Roscher.

Prof. Otto Blum: **„Der Wiederaufbau unseres Verkehrswesens“**, Heft 3 der Schriftenreihe „Der Aufbau“, herausgegeben von Conr. Haußmann. Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart und Berlin. Preis 1 Mark.

Unser geschätzter Mitarbeiter entwirft in vorliegender Skizze von 32 Seiten Umfang ein anregendes Bild, wie Deutschland sich aus dem Zusammenbruch, in den auch sein Verkehrswesen hineingerissen worden ist, wieder zu besseren Zeiten zurückzufinden vermag. Von wichtigeren Vorschlägen seien die folgenden hervorgehoben: der Ausbau der Binnenschiffahrtswege soll durch die Bundesstaaten, nicht durch das Reich erfolgen; für die Kleinbahnen wird eine einheitliche Spurweite von 75 cm empfohlen; der Verfasser tritt für Reichseisenbahnen sowie ein Reichsbahnamt und ein Reichsverkehrsamt ein. — Als eine Lücke in der Gesamtzeichnung empfindet man das Fehlen eines Kapitels über deutsche Seeschiffahrt. Allerdings ist zuzugeben, daß bei den höchst unklaren Verhältnissen der Gegenwart über dieses Thema am schwersten zu sprechen ist. Auch unserer Übersee-Telegraphie und der überaus brennenden Luftverkehrsfragen wird leider gar nicht gedacht.

Sehr wohltuend sind die einleitenden Ausführungen über die verkehrsgeographisch ungemein günstige Lage Deutschlands im Herzen Europas und die daran anknüpfende Beweisführung, daß die natürlichen Vorzüge dieses Faktors einen großzügigen Wiederaufbau unseres Verkehrswesens als sicher erscheinen lassen. R. H.

Mitteilung des Deutschen Ausland Instituts.

Mitte Mai ist das Deutsche Ausland Institut, dessen einzelne Abteilungen der Auskunfts- und Stellenvermittlung, der Bibliothek, Archive, Verwaltung usw. bisher in verschiedenen Gebäuden untergebracht waren, und dessen Arbeit unter dieser räumlichen Trennung außerordentlich gelitten hat, in den Nordflügel des neuen Residenzschlosses umgezogen, wo ihm durch das verständnisvolle Entgegenkommen des Württembergischen Finanzministeriums große und zweckentsprechende Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt wurden, die eine sachgemäße Arbeit und die nötige Entwicklung des Institutes ermöglichen. In den Räumen des ersten Stocks sind die Bibliothek, das Vereins-, Lichtbild-, Bild-, und Wirtschaftsarchiv untergebracht, und es sind auch Räume für einen Lesesaal und zur Benutzung der Bibliothek vorgesehen. Im Erdgeschoß befinden sich neben der Auskunfts- und Stellenvermittlungsabteilung die übrigen Geschäftsräume des Instituts. Wir bitten in Zukunft alle Anschriften an das Institut unter Stuttgart, Neues Schloß richten zu wollen. Soweit durch den Umzug, der in der jetzigen Zeit nicht ganz leicht war, Störungen in der Erledigung unseres Postverkehrs eingetreten sind, bitten wir das gütigst entschuldigen zu wollen.

Eingegangene Bücher.

Einsendung von Neuerscheinungen über „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ erbeten an Dr. Paul Leutwein, über „Auslanddeutschtum“ an Dr. Fritz Wertheimer. Besprechung vorbehalten. Rücksendung findet keinesfalls statt.

„Arrangement“ mit Frankreich, Politisch-Wirtschaftliche Schriftenfolge zur Friedenskonferenz. Herausgegeben von Otto Kessler-Friedenau. Dorendorf & Dresel Verlag, Hamburg I, Semperhaus A. Preis M. 2,50. 55 Seiten.

Berg, Egon: „Kanada“, das Land des 20. Jahrhunderts. „Globus“, Wissenschaftliche Verlagsanstalt, Dresden und Leipzig 1918. Preis M. 1,—. 16 Seiten.

Bruns, Käthe (Übers.): „Bericht der Royal Commission on Supply of Food and Raw Material in Time of War 1903“. Verlag von Gustav Fischer, Jena 1918. 175 Seiten.

Brunn, Dr. Paul, Landesrat: „Welche Lehren ergeben sich aus der öffentlichen Angestelltenversicherung für die Sozialisierung der privaten Lebensversicherung?“ Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Berlin, Kochstraße 68/71, Berlin 1919. 29 Seiten.

Calker, Professor Dr. Wilhelm van: „Die völkerrechtlichen Sicherungen der wirtschaftlichen Verkehrsfreiheit in Friedenszeiten“. Jena, Verlag von Gustav Fischer, 1918. Preis M. 1,80. 56 Seiten.

Deutsches Ausland Institut Stuttgart: Für die Auslanddeutschen! Stuttgart 1919. 30 Seiten.

Die Leistungen der Vereinigten Staaten April 1917 bis Dezember 1918. Herausgegeben vom Committee on Public Information United States of Amerika.

Die protestantische Staatsidee. Herausgegeben von K. Walter van der Bleek. Verlag von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig 1919. 177 Seiten.

Die Reden Woodrow Wilsons (englisch und deutsch). Herausgegeben vom Committee on Public Information of the United States of Amerika. Der Freie Verlag, Bern 1919. 194 Seiten.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilungen „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, und Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für „Auslanddeutschtum“ Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart, Königstr. 15; für die Inserate Paul Wolff, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. — Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Berlin W 8.

WELTWIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER
DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT
UND DEM
DEUTSCHEN AUSLAND INSTITUT STUTTGART

IX. Jahrgang | Juli 1919 | Nr. 7

Mitteilung der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft.

Die Geschäftsstelle unserer Gesellschaft ist verlegt.

Die jetzige Adresse lautet:

Berlin-Friedenau, Wilhelmshöher Straße 3.

Die künftigen Beziehungen der deutschen Kolonisten in Rußland zu ihrem Stammlande.

Von Dr. E. Jenny-Berlin.

Kein anderes Großvolk als das deutsche weist heute den eigenartigen Zustand auf, in einem weit abgelegenen Fremdstaat eine national in vollster Stammesreinheit erhaltene Absplitterung zu besitzen, die an Zahl nahezu zwei Millionen erreicht. In engster Blutsverwandtschaft beharrend, räumlich sowohl wie zeitlich weltenweit getrennt vom Mutterboden und dessen heutigem Kulturstand, eingeschmiegt in eine neue Heimat, lebt in Südrußland jenes starke, wurzelechte deutsche Kolonistenvolk seit etwa 150 Jahren sein eigenes Dasein. Dank seinem festen Zusammenhalt, seinem Standhalten gegen alle Unbilden einer oft brutalen Russifizierungspolitik, seinem treuen Festhalten an Sitten und Gebräuchen, Sprache und Religion der Väter hat es verstanden, seine volle Eigenart zu bewahren. Dabei sahen sich diese kernigen Bauern während der langen Spanne Zeit ganz auf sich selbst angewiesen; auf eigene Zähigkeit, Tüchtigkeit und Stammesbewußtsein, ohne Unterstützung vom Mutterlande her. Denn bis zur Reichsgründung langte die Macht der kleinen „Vaterländer“ nicht in das weite Rußland hinein. Nachher aber hatte die deutsche Diplomatie es vermieden, sich ihrer zu erinnern; denn zu sehr war ihr daran gelegen gewesen, durch nichts das gute Verhältnis zum Zarenreich zu trüben. Und im übrigen waren alle Verbindungsbänder, die die Einzelfamilien und Sippen einst noch mit dem Mutterboden verknüpften, längst zerfasert.

Tatsächlich findet man, wenn man den Beziehungen zwischen diesem Seitensproß und dem Stamm des Deutschtums nachgeht, daß beide sozusagen „beziehungslos“ geblieben waren. Wenig genug wußte man von einander. Die trennende Kluft war gar zu unüberbrückbar geworden! Räumlich durch den geographischen Abstand und die vielen fremden Länder dazwischen. Aber auch zeitlich hatte sich ein Abstand eingeschaltet insofern, als durch die Trennung der beiderseitigen Schicksale der Kulturzustand sich immer merklicher abspaltete. Jene Bauern verharrten abseits vom Weltgetriebe hochschweifender Modernität mehr oder weniger in der Lebenshaltung und den Anschauungen ihrer Vorväter, indes in der Stammesheimat sich ein kultureller und wirtschaftlicher Aufschwung ohnegleichen vollzog. Von vielen Errungenschaften, aber auch vielen Verbildungen, wie sie die hohe Modernität und der Übergang zum Industriestaat mit sich bringen, ist jenes Bauernvolk in seiner Weltabgeschiedenheit unberührt geblieben. Zäh und treu hielt es zwar am Alten fest; doch den neuen Gestaltungen zu folgen war ihm versagt. Dazu unterlag es, ringsum eingebettet in ein fremdes Volkstum, mancherlei Einflüssen. Die Anpassung an das andersgeartete Verwaltungssystem, das Einleben mit einer in Kultur, Religion und Lebensweise so abstechenden Nachbarschaft mußte notwendigerweise Spuren hinterlassen. Solches ist ja das Los aller Kolonistenvölker, auch wenn der Rückhalt an der Urheimat besser ausgebildet ist, als es in diesem Falle war. Zudem nährte die neue Scholle gut; Fleiß und Sparsamkeit brachten Wohlstand herein. Man war zufrieden mit dem Los, dachte wenig zurück an das Mutterland, von dem man immer weniger wußte. Kaum begriffen die breiten Schichten der Kolonisten, was es mit der Gründung des neuen deutschen Kaisertums auf sich hatte und welche Macht es bedeutete ...

So kam es, daß bei Ausbruch des Krieges Deutschland und die Kolonisten nahezu „beziehungslos“ waren. Der Krieg hat hier die Gefühle gewaltig aufgewühlt. Von beiden Seiten hat sich vieles, ja alles geändert. Die schmähliche Behandlung, die den Kolonisten um ihres Deutschtums

willen widerfuhr, hat ihnen ihre Scheinheimat verleidet; die deutschen Siege haben ihr Überlegenheitsgefühl den Russen gegenüber, das sie wirtschaftlich stets lebhaft empfanden, auch politisch ungemein entwickelt. Die Besetzung der Ukraine durch die deutschen Heere, die zudem als Erretter aus schwerer Bedrückung und grausamen revolutionären Nöten kamen, hat nach anderthalb Jahrhunderten die Vettern aus der Fremde, von denen man kaum aus einigen Büchlein etwas kannte, mitten in das Eigenleben geführt und in innige Beziehung gebracht. In Tausenden von Herzen erwachte die Sehnsucht nach der alten Heimat. Nun erst empfand man, wie verlassen und vereinsamt man dahingelebt hatte, und daß sich inzwischen eine große, herrliche deutsche Welt aufgetan hatte, von der man nichts ahnen konnte! Mit heißer Inbrunst strebten manche, die Furchtbares von russischer Rachsucht und russischem Neid erduldet, nach dem besseren Jenseits der Grenze; alle aber umfaßte ein nie gekanntes Zusammengehörigkeitsgefühl mit jenem bisher sagenhaften Deutschland.

Über die einmarschierten Deutschen wieder kam es wie eine Offenbarung: überall fanden sich deutsche Brüder, die ganz deutsch lebten, deutsche Dörfer bewohnten, mitten in der weiten, weltentlegenen Steppe. Tausende deutscher Soldaten, Dutzende von Berichterstattern brachten die Kunde davon nach der Heimat zurück: dort unten leben Hunderttausende der Unsrigen. Die gehören zu uns, stehen zu uns. Heute weiß man in Deutschland, daß dort deutsches Volk sitzt, daß es webt und lebt nach deutscher Art und Sitte. Und so sprangen überall in den Herzen Wünsche nach Wiedervereinigung auf, hüben wie drüben. —

Viele der schönen Träume sind heute ausgeträumt. Einige Schwärmer hatten sich sogar dazu verstiegen, einen deutschen Schutzstaat an der Pontusküste in Anlehnung an ein tatarisch-türkisches Krimgebiet erstehen zu lassen, eine Bastion auf dem Wege nach Innerasien und Indien. Aber auch nüchternere Pläne sind jäh verflogen, wie die Erlangung weitgehender Selbstverwaltungsrechte in kultureller Beziehung unter der Herrschaft einer autonomen Ukraine. Doch sind nun auch diese Hoffnungen dahin, so bleibt, trotz aller furchtbarer Enttäuschungen infolge des Niederbruchs Deutschlands vor der Übermacht, unverrückbar die Tatsache bestehen: es sind in Südrußland — von den Reichsdeutschen ganz abgesehen — an ansässigen kerndeutschen Bauern etwa $1^3/_4$ Millionen Menschen vorhanden. Prächtiges, stammesechtes Menschenmaterial, fast sämtlich in guter Vermögenslage, so daß ihnen ein Reichtum von etwa 4 Milliarden Mark vor dem Kriege zu eigen stand. Und damit bleibt nun zu rechnen, auf daß für beide Teile der größte Nutzen sich ergebe. Deutschland hat sozusagen einen Familienschatz entdeckt. Es hat nunmehr die Pflicht, ihn zum gemeinsamen Heil zu verwalten. Denn es wäre unverantwortlich, einen solchen Schatz an gesundem Volkstum verkommen zu lassen! Doppelte Sünde, nachdem nunmehr das Stammland durch den Würgefrieden einer Epoche der Verkümmerung entgegensehen muß. Da mag es sich als günstiges Spiel der Vorsehung herausstellen, über eine Kraftreserve des Volkstums zu verfügen, die von den Ausmergelungsbestrebungen der Feindesmächte nicht berührt werden kann. Denn das ist und bleibt das Typische und Wertvolle an jenem kernigen deutschen Bauernvolk in den Steppen: es steht, im Gegensatz zu amerikanischen Auswanderern und anderen Absplitterungen, durch fremde Einflüsse durchaus unangetastet und aufrecht da, in Blut wie Gesittung in seinem Deutschtum rein erhalten. Daß dadurch die Bedeutung einer solchen nationalen Pflanzschule im Auslande, wo ein reicher Nährboden üppiges Gedeihen gewährleistet, ungemein steigt, liegt auf der Hand. Das gesamte deutsche Volkstum gewinnt damit das regste Interesse an ihm; und es muß es sich angelegen sein lassen, von nun ab erst recht die engsten wechselseitigen Beziehungen mit den fremdländischen Stammesgenossen aufrecht zu erhalten.

Hierbei wird man folgendes nicht außer acht lassen dürfen, was die Richtung dieses gegenseitigen Austauschverkehrs bestimmt! Wohl ist wirtschaftlich der beste Grund für das weitere Erblühen der Kolonistenschaft gegeben, sofern Rußland wieder zu einer staatlichen Ordnung gelangt. Was indes bisher schlecht bestellt war, das ist die Erfüllung der Kulturaufgaben in würdiger Weise. Eben jene Zurückgebliebenheit durch Unterbindung der Beziehungen zum Grundstock des Deutschtums, derer ich bereits Erwähnung tat, ist der wunde Punkt. Hier tut Abhilfe not. Hierauf bedarf es noch eines näheren Eingehens: denn um die Mittel der Abstellung bestehender Mißstände zu erörtern, muß man sich erst im klaren sein über die Wurzeln des Übels.

Das Kolonistenvolk hat in seiner Abgesondertheit recht Ansehnliches geleistet in bezug auf Schule und Kirche. Dennoch war dies ungenügend. Es war unmöglich, mit den Ansprüchen der Neuzeit gleichen Schritt zu halten. Weniger lag dies an der Opferwilligkeit, als an mangelndem Verständnis für moderne Aufgaben sowie an äußeren Umständen. Da war zunächst die eifersüchtige Gegenwirkung der russischen Regierung, die sich nicht genug tun konnte, die Tätigkeit der deutschen Schulen zu beeinträchtigen, die kulturelle Ausbreitung und Kräftigung zu hemmen, den Kolonisten und ihren Leitern das Schulwesen zu verleiden. So wurden u. a. die Lehrerbildungsanstalten bis zur Revolution von 1905 niedergehalten auf dem Niveau von Küsterschulen. Pastoren, Lehrer wie Schüler wurden durch Bespitzelung gepeinigt, durch Russifizierungsplackereien drangsaliert. Besonders seit den achtziger Jahren schritt der Zwang zum russischen Unterricht sogar in den Dorfschulen immer weiter vor. Die Lernbegier wurde dadurch naturgemäß abgedämpft, da man nun soviel russischen Ballast widerwillig in den Kauf nehmen mußte, um wenigstens das Notdürftigste — das war Deutsch, Lesen, Schreiben, Bibelkunde und etwas Rechnen — für die Kinder zu erlangen. Vielfach wurden, besonders in den etwas weitreichenderen Schulen, russische Zöglinge zwangsweise aufgedrungen, und auf deren Bedürfnisse

schließlich der Lehrplan eingerichtet. Kein Wunder, daß die Lernbegierde sank, und die Kolonisten, die aus eigenem die Mittel für die Aufpfropfungen des Russentums aufzubringen hatten, vergrämt wurden.

Das Schlimmste war, daß dem Kolonisten jede Möglichkeit abgeschnitten ward, in eigenen deutschen Schulen über die Höhe etwa einer dürftigen Bürgerschule hinaus zu gelangen. Wer weiter strebte, mußte in eine russische „Mittel"schule (den reichsdeutschen höheren Unterrichtsanstalten entsprechend) und (nach Dorpats Verrussung), auf russische Universitäten. Um diesen Schritt zu tun, der überdies große materielle Opfer forderte und die Kinder meist der Verwahrlosung in russischen städtischen Kreisen aussetzte, war überdies eine besondere Vorbereitung nötig. — Endlich lag es aber auch in der Lebensweise der Kolonisten begründet, daß sie vor solchen Schwierigkeiten zurückscheuten. Denn der Zug nach höherer Bildung war verhältnismäßig schwach entwickelt. Das hing mit der ganz einseitig auf materiellen Wohlstand gerichteten Lebensauffassung der Leute zusammen. Als tüchtiger Landwirt ordentlich schaffen, was zusammenbringen und am Wohlstand vorwärts kommen —, das war's, was die Gemüter erfüllte. Denn anderweitige Anregung fehlte gänzlich in der Abgeschiedenheit des Kolonistendaseins. Dazu traten die oben gezeichneten Erschwernisse entmutigend hinzu, unter denen allein ein höherer Bildungsgang hätte beschritten werden können. Und hier spielt die Frage ins Soziale und Nationale über; auf jenes Gebiet, auf dem künftig zu allererst Wandel zu schaffen ist. Es fehlten alle Voraussetzungen, um innerhalb des Kolonistentums ein Emporsteigen auf höhere gesellschaftliche Stufen oder in höhere Berufe zu gewähren. Nicht, daß keine Kolonistenabkömmlinge sich emporarbeiteten und aus den engen bäuerlichen Kreisen nach Bildung und Beruf hervorragten. Jedoch so groß war die Abgeschlossenheit des Kolonistenstandes von der übrigen russischen Welt, daß hierfür kein Raum war. Wer ihn verließ, der war früher oder später der Russifizierung verfallen. Wohl gibt es Staatsbeamte, Fabrikanten, Angehörige freier Berufe, Offiziere, Großgrundbesitzer von Kolonistenabstammung. Allein mit wenigen Ausnahmen bahnt sich sehr rasch der Abfall von den Stammesgenossen an. Solcher Ausnahmen finden wir eine Anzahl allenfalls unter den Großgrundbesitzern, die als solche ihrem Milieu nahe bleiben, oder unter gewissen Industrien, welche, wie das enorm reiche deutsche Mühlengewerbe längs der Wolga, lokal wie beruflich enge Fühlung zu ihren Landsleuten aufrecht erhalten. Im übrigen aber stellt sich doch auf die Dauer gesehen die Frage so, daß dem Kolonistensprößling entweder der soziale Aufstieg versagt bleibt, oder sein Abspenstigwerden vom Volkstum unausbleiblich ist.

Dieser Vorgang ist ja auch sehr erklärlich. Schon der Bildungsgang bedingt ein geistiges Aufgehen in eine andere Kultur. Die russische Stadt trennt räumlich und seelisch die Leute von der Scholle und saugt ihre Eigenart auf. Der Beruf sowie der gesellige Umgang unter lauter Russen und in russischen Formen lenkt nicht minder immer weiter ab; die kulturellen Ansprüche — Theater, Fachvereine, Klubs, Geselligkeit usw. — können zumeist nur in russischen Kreisen befriedigt werden. Sprachlich läßt sich dies bei Leuten solchen Werdegangs deutlich herausfühlen, indem sie, obwohl in Empfinden und Lebensauffassung noch rein deutsch, doch allein das Russische als eine ihrem höheren Gedankenflug völlig gefügige Sprache beherrschen, im Deutschen aber bei den altväterischen, holperigen Wendungen stecken blieben, die nur dem engen Lebenskreis des Kolonistendaseins genügen. Ist doch bei ihnen die Aneignung der gesamten feineren Geistesbildung und des höheren Wissens durch russische Leitungen erfolgt. Endlich tritt noch die Heirat hinzu, die in dem neuen Wirkungskreis standesgemäß oft nur mit Russinnen erfolgen kann, um mindestens den Nachwuchs endgültig zu entnationalisieren. So unterlag das Kolonistentum dem Los, aller seiner aufsteigenden Elemente früher oder später durch deren Auflösung im Russentum verlustig zu gehen. In diesem Absaugen vorwärts strebender Elemente liegt ein weiterer Grund der relativen Zurückgebliebenheit der dortigen deutschen Kolonisten; es hatte einfach keinen Raum innerhalb seiner Reihen für sie, verstand sie sich darum nicht zu erhalten. War schon an sich der Aufstieg durch all diese widrigen Umstände entsprechend erschwert, so brachen obenein diejenigen, die ihn dennoch vollführten, rettungslos aus den Reihen ihres angeborenen Standes aus. Daraus entstand jene gewisse Kulturleere, die doppelt fühlbar wurde, als von Deutschland her kein Nachschub und keine Anregung mehr erfolgte.

Hier ist daher einzuhaken, wenn in Zukunft die Dinge sich ändern sollen. Es muß eine enge Wechselwirkung eintreten, dahinzielend, daß einesteils das deutsche Geistesleben in vollem Strome die in ihrem einseitigen Materialismus etwas muffig dahindämmernde Kolonistenwelt anrege und aufrüttele, anderenteils die kulturell höherreichenden Elemente jenes Ablegers unseres Volkstums entweder ihrem engeren Volksbestand in voller Gemeinschaft erhalten bleiben, oder in der alten Heimat Aufnahme finden. Im Austausch dafür soll künftig das Mutterland in der Lage sein, dem Kolonistentum von seinen intellektuellen sowohl wie physisch schaffenden Kräften Zuzug zu senden, es dadurch zu einem intensiveren Leben zu wecken und zu weiterer Ausbreitung befruchten. Ein reger Austausch von Menschen und eine möglichste Belebung wirtschaftlichen Verkehrs ist zu erstreben. Wie aber ist dies anzufassen?

Da ist zunächst der Ausbau des Schulwesens mit aller Macht zu betreiben; statt der verstreuten Schreibleseschulen dürftigster Art muß ein Netz tüchtiger Volksschulen erstehen, über das sich ein System von Fachschulen (an denen es derzeit gänzlich gebricht) und höherer Lehranstalten dergestalt breitet, daß daraus der Übertritt sowohl in deutsche wie in russische Hochschulen ohne Schwierigkeiten bewerkstelligt werden kann. Für eigene Lehrerseminare ist in den kurz vor dem Krieg errichteten beiden Zentralschulen ein Ansatz vorhanden, auf dem sich gut weiter bauen läßt. Aber es soll überhaupt ein

frischerer Zug in das Kolonistenvolk kommen. Ohne zu große Umständlichkeit soll den Leuten möglichst handlich die Erlangung höherer Bildung sozusagen auf nationalem Boden gegeben sein. Auch der landwirtschaftlichen Fachschulen bedürfte es sehr, um die altväterische Routine aufzulockern, nach der mit viel Fleiß und Umsicht zwar, aber allgemein ohne das geringste theoretische Eindringen, gewirtschaftet wird. Ich begegnete oft geradezu rührend hilflosem Herumsuchen nach technischer Vervollkommnung unter tüchtigen Wirten; hier muß die Fachschule den Wegweiser liefern, den Wohlstand mehren helfen.

Aber abgesehen vom Schulwesen sind tausendfältige Beziehungen anderer Art nötig, um das Leben der Kolonisten zeitgemäßer zu gestalten, und zugleich die Handhabe zu bieten zu intimer Fühlung mit dem Mutterlande. Es umfängt die Kolonisten noch ein schwerfälliges Hinterwäldlertum bezüglich ihrer Geselligkeit und der zu Gebote stehenden kulturellen Anregung, das zu überwinden ist. Turnvereine, Gesangvereine, Schützengesellschaften, Fachvereine gehören in dieses Gebiet — alles so gut wie gänzlich unbekannte Dinge heute noch. Sie würden zur Pflege des geselligen Zusammenschlusses dienen, aber auch das nationale Empfinden wecken. Gauverbände würden unter sich wieder zu Wettstreit und Fühlungnahme anregen, und könnten sich an die großen Verbände der Stammesheimat anschließen, ja wohl deren Feste beschicken und ihrerseits von dorther Gäste zu den eigenen Sänger- und Turnfesten begrüßen. Vielleicht läßt sich ähnliches auch für das kirchliche Leben, insbesondere der Lutherischen, erreichen. Endlich ist auf dem Gebiet der Presse noch so gut wie alles zu tun, um den Gedankenaustausch mit dem Mutterland lebhaft zu gestalten.

Die Fachschulen führten uns bereits vom kulturellen Ausbau zu wirtschaftlichen Fragen über. Hier ist erst recht einzugreifen. Denn heut liegt alles völlig atomisiert da. Wohl besitzen einzelne Kolonien große Leih- und Sparkassen, Schäferkapitalien, Waisenverwaltungen, Landankaufgelder, und verschiedene, gutverwaltete Fonds. Doch fehlt es an planmäßiger Zusammenfassung. Nirgends heißt es so sehr wie gerade auf finanziellem Gebiet: Einigkeit macht stark. Die vorhandenen Kassen müßten zu einem großen, über sämtliche Kolonien ausgebreiteten Kreditgenossenschaftsverband entwickelt werden, die in einer oder — territorial geschieden — in drei Zentralgenossenschaftskassen zu gipfeln hätten. (Es könnten nach den drei Hauptgebieten der Siedlungen drei gesonderte Kassen in Frage kommen: für die Wolgadeutschen in Saratow, für Südrußland in Odessa und für Wolhynien in Shitomir oder Kiew; denn geographisch sind diese drei Gebiete ziemlich getrennt und auch wirtschaftlich stark voneinander unterschieden.) Diese Zentralbanken ergäben derart mächtige Institute, daß ihnen die russische Staatsbank gewiß gut und gern als Rückhalt zwecks Rediskontierung zur Verfügung stände. Außerdem käme in Betracht, daß solche Kassen auch an ähnliche deutsche Einrichtungen unmittelbaren Anschluß finden würden; zu beiderseitigem Nutzen, indem das billigere deutsche Geld selbst gute Anlage fände und den Kolonisten überaus förderlich würde. Überhaupt ist bezüglich des Genossenschaftswesens so gut wie alles erst zu schaffen. In dieser Hinsicht sind die Kolonisten ungemein zurückgeblieben. Sogar hinter den russischen Bauern, unter denen seit 1906 und besonders während des Krieges das Genossenschaftswesen einen riesigen, ungeahnten Aufschwung nahm. Konsumvereine z. B. gibt es so gut wie gar nicht. In jeder Kolonie aber könnten sie entstehen und durch ihre Zusammenfassung zu einer großen Einkaufsorganisation direkt mit dem Mutterlande in Beziehung treten. Allein die Ausschaltung des wucherischen, ganz in jüdischen Händen liegenden Handels der Ukraine ergäbe für beide Teile ungeheuere Gewinne.

Umgekehrt könnten Absatz- und Produktivgenossenschaften ein weites Feld fruchtbringender Betätigung finden. Auch hier wäre durch entsprechende Zusammengliederung unschwer eine Macht zu schaffen, die eine gewichtige Rolle auf den Märkten spielen würde. Wieder käme eine Gemeinschaft oder doch ein Zusammenarbeiten mit deutschen Organisationen in Frage, um unmittelbare Geschäfte zu tätigen. Etwa die deutschen Raiffeisenvereine wären die gegebenen Gegenspieler. Durch die Geschäftsverbindungen ergäbe sich ein ungemein reger persönlicher Verkehr gleichgearteter Elemente von beiden Seiten, unter Herbeiführung eines lebhaften Austausches nicht nur von Waren und Geld, sondern auch von Kulturgut aller Art. Das alles ergäbe unzerreißbare Bande, die sich vom Mutterland zu den Kolonien und umgekehrt knüpfen würden, und zu einer wirklich verinnerlichten Annäherung gelangen ließen.

Im Anschluß an den dergestalt belebten, schwungvollen Warenaustausch würde sich ganz von selbst die Notwendigkeit einer Handelsbank zur Pflege dieser Beziehungen ergeben. Denn die deutsche Industrie würde unfraglich bald ein erhebliches Absatzgebiet innerhalb des Kolonistentums erwerben, auf dessen Gewinnung es ihr nach dem Frieden mehr denn je ankommen muß. Schließlich wäre als spätere Krönung des Ganzen eine Hypothekenbank sehr wohl denkbar, welche dem Landerwerb förderlich sein könnte und vielleicht bei ihren Beleihungen in der Richtung eine gewisse Beeinflussung der Ausbreitung der Kolonisten auszuüben vermöchte, daß ihre Hilfe nach Gesichtspunkten wünschenswerter Arrondierung der Siedlungsgebiete gewährt würde. Auch für Nachschub von Siedlern aus Deutschland böte sich in ihr ein vorzügliches Werkzeug. Bei rein spekulativen Landkäufen und für abgelegene Ankäufe, welche sich vom nationalen Standpunkt als verlorene Posten darstellen, würde sie dagegen ihre Mitwirkung versagen.

Für all diese Fragen würde heute das nötige Verständnis seitens der Kolonisten reichlich aufgebracht. Was sie vor einem Jahrzehnt noch kalt gelassen haben würde, löst jetzt ihr lebhaftes Entgegenkommen aus, denn der Krieg hat gewaltig gerüttelt an ihrer verträumten Lebensweise, die behäbig die Dinge an sich herankommen ließ. Das

Bewußtsein der Zugehörigkeit zu einem großen Volke ist wach geworden; ebenso das Verständnis, daß man sich auf die Dauer nicht eines Schutzes gegenüber den russischen Aufdringlichkeiten und Anmaßungen entschlagen kann. Konnte einen vordem die selbstgenügsame Beschaulichkeit jener geruhsamen Bauern manchmal verdrießen, die verlernt hatten über die nächste Umwelt hinauszublicken, so quillt einem heute tausendfach der Drang nach bewußt nationaler Festigung entgegen. Der Krieg hat darin Wunder gewirkt. Es wäre eine Versündigung, wollte man nun seitens des Mutterlandes in der einstigen Gleichgültigkeit verharren, mit der man auch diesseits den Kolonistenfragen begegnete. Heute würden dies die Kolonisten nicht mehr als gegeben hinnehmen, ja gar nicht mehr ohne Schaden vertragen. Es würde als grausame Zurückweisung empfunden und ihnen ins Herz krampfen wie eine verschmähte Liebe. Daher Deutschland sich ungesäumt daran machen muß, den geschilderten Aufgaben näherzutreten.

Diese Aufgaben sind wohl des Schweißes der Edeln wert. Handelt es sich doch um das eigene Blut, um edles, unverfälschtes deutsches Blut, das sich in ferner Fremde anderthalb Jahrhunderte treu und rein erhalten hat und heute aus vollem Herzen der Heimat entgegenschlägt. Deutschland darf in seiner heutigen Lage solchen Zuwachs seines Volkstums nicht verschmähen! Nahezu zwei Millionen Seelen sinds, die des erneuten Anschlusses an die Kulturgemeinschaft der Heimat harren. Zudem befinden sie sich in blühendem Wohlstand, — die Schäden der Revolution wird die unverwüstliche Tatkraft dieser kraftstrotzenden Bauern bald verwunden haben — und sitzen auf reichstem Erdreich, das ihr Gedeihen gewährleistet. Ein Quickborn deutscher Kraft tut sich dort unten in der russischen Steppe auf. Darum entbiete Deutschland jenen fernen Stammesbrüdern Gruß und Handschlag, den treuen Gruß des Herzens, und den kräftigen Handschlag der Tat.

Aussichten des Eisenbeton-Schiffbaus.

Von Geh. Reg.-Rat Max Geitel-Berlin-Wilmersdorf.

Im Verlauf des Weltkrieges ist unter dem stetig zunehmenden Druck der Schiffsraumnot innerhalb verhältnismäßig sehr kurzer Zeit der Eisenbeton als Schiffsbaumaterial bei allen Schiffahrt treibenden Nationen in den Vordergrund des Interesses getreten. Unter Eisenbeton versteht man einen durch Eiseneinlagen verstärkten, „armierten“ Beton, der durch den zwischen ihm und den Eiseneinlagen bestehenden innigen Zusammenhang imstande ist, den auf ihn einwirkenden Zug- und Druckkräften in hohem Maße zu widerstehen. Während das Eisen geeignet ist, Zugkräfte zu übertragen, ist der Beton allein hierzu nicht imstande. Andererseits ist der Beton besonders befähigt, Druckkräfte aufzunehmen. Demgemäß fällt den Eiseneinlagen des armierten Betons im wesentlichen die Aufgabe zu, Zugkräfte zu übertragen, während der Beton die Druckkräfte überträgt. In dem Eisenbeton ist also ein Baustoff gegeben, der befähigt ist, sowohl ständige als auch wechselnde Belastungen aufzunehmen. Neben dieser für ein Baumaterial hochbedeutsamen Eigenschaft zeichnet sich der Eisenbeton durch vollkommene Feuersicherheit sowie durch weitestgehende Anpassungsfähigkeit bei der Formgebung aus. Außerdem kommen als weitere Vorzüge noch Schnelligkeit und Billigkeit der Ausführung sowie hohe Dauerhaftigkeit in Betracht.

In gewissem Grade haben infolge der Schiffsraumnot auch das Holzschiff und das Kompositschiff, eine Vereinigung von Holz- und Eisenkonstruktion, ein unter normalen Verhältnissen niemals zu erwartendes Interesse gegenüber dem eine Monopolstellung einnehmenden Eisenschiff gefunden. Jene beiden Schiffsbauweisen werden aber alsbald wieder ihrer bisherigen geringen Bedeutsamkeit anheimfallen, während der Eisenbetonschiffbau dauernd ein scharfer Konkurrent des Eisenschiffbaus bleiben wird.

Bereits in den dem Weltkriege vorangegangenen Jahrzehnten waren bei verschiedenen Schiffahrt treibenden Nationen praktische Erfahrungen im Bau von Eisenbetonschiffen, insbesondere von Pontons, Leichtern und sonstigen kleineren Fahrzeugen, gemacht, gehen doch die ersten Versuche bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts zurück. Wenn im Laufe des Weltkrieges der Eisenbetonschiffbau in besonderem Maße seitens der Ententemächte und der Neutralen betrieben wurde, während der deutsche Schiffbau sich jenem fernhielt, so hat dies seine Ursache darin, daß unsere Schiffahrt stillgelegt war, die Frage der Schiffsraumnot für uns also nicht dringlich war. Außerdem hatten unsere Schiffbauer dankbarere Aufgaben in Gestalt des Baues von Untersee-, Kriegs- und Handelsbooten u. a. m. zu erfüllen. Nunmehr aber macht sich auch in unserem Schiffbau ein berechtigtes Interesse am Eisenbeton geltend und, wenn dasselbe sich noch im Stadium einer gewissen Zurückhaltung befindet, so erklärt sich dies aus dem geringen Umfange der bisherigen praktischen Erfahrungen, über die nunmehr allmählich und stückweis nähere Mitteilungen in die Öffentlichkeit gelangen. Allgemein läßt sich der Stand der für die Zukunft der Schiffahrt so überaus wichtigen Angelegenheit wie folgt kurz zusammenfassen.

Die besonderen Vorzüge, die den Eisenbeton für den Schiffbau geeignet machen, kennzeichnen sich folgendermaßen: Zunächst ist für die wirtschaftliche Bedeutung wichtig, daß die erforderlichen Rohstoffe, Beton, Rundeisen und sonstiges Formeisen, ohne besondere Schwierigkeiten der Beschaffung an zahlreichen Orten zur Verfügung stehen und den Werften bequem und billig in den gewünschten Mengen zugeführt werden können. Sodann erfordert die Bauausführung nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl geschulter Arbeitskräfte. Die Mehrzahl der Arbeiter verrichtet lediglich Hilfsdienste und führt ihr Tagewerk nach der Anweisung der wenigen geschulten Kräfte aus. Hieraus ergibt sich der Vorzug, daß die Höhe der zu zahlenden Löhne sich niedrig stellt. Hierzu kommt dann noch, daß die Anlagen für den Eisenbetonschiffbau verhältnismäßig einfach sind im Vergleich zu den Einrichtungen der sonstigen Werften, und daß sie leicht zu errichten und baldigst in

Betrieb zu nehmen sind. Werden mehrere Schiffe derselben Abmessungen fertiggestellt, so ist dies mit Hilfe einer einzigen, mehrfach zu benutzenden Verschalung möglich. Aus alledem folgt, daß, wie wir später noch auf Grund praktischer Erfahrung anführen werden, die Gestellungskosten sich niedriger als bei dem Eisenschiff stellen. Der Umstand, daß der Eisenbeton weder der Gefahr des Faulens, noch, bei gehöriger Vorsicht, der Gefahr des Rostens ausgesetzt ist, hat die vorteilhafte Folge, daß die Unterhaltung des Schiffes weniger Sorgfalt und Kosten erfordert als bei der Verwendung von Holz oder Eisen. Schließlich bleibt noch hervorzuheben, daß nach einzelnen Quellen der Ansatz von Muscheln und Pflanzen bei den Eisenbetonschiffskörpern sehr gering sein soll. Hierüber sind jedoch die Ansichten noch geteilt.

Diesen Vorzügen stehen folgende Nachteile gegenüber: Zunächst und an erster Stelle ist hier der Umstand zu nennen, daß die erhebliche Wandstärke, die dem Eisenbetonschiffskörper gegeben werden muß, die Größe des Laderaumes vermindert, und daß das Eigengewicht des Schiffes zuweilen sich als ebenso groß ergab, wie seine Tragfähigkeit. Nach dieser Richtung dürfte aber mit dem Fortschreiten der Eisenbetontechnik sich allmählich ein Wandel vollziehen; waren doch auch die ersten eisernen Schiffe infolge mangelnder Erfahrung unverhältnismäßig schwer. Ein weiterer Nachteil besteht darin, daß bei dem Einbau der im Schiffsbetriebe unerläßlichen elektrischen Einrichtungen die größte Vorsicht angewandt werden muß, da die vagabondierenden Ströme sowohl den eigentlichen Beton wie dessen Eiseneinlagen zerstören. Schon geringe Fehlstellen sind geeignet, eine Auflösung des Betons und eine Oxydierung der Eisenstäbe herbeizuführen. Auch gegen gewisse Arten der Ladung, z. B. Pflanzenöle, Kopra, besondere Sorten von Kohle, ist der armierte Beton sehr empfindlich und wenig widerstandsfähig. Von vielen Seiten wird daher die Forderung erhoben, die Eiseneinlagen, die nicht überall von einer genügend starken Betonschicht umgeben sind, durch kräftig wirkende Überzüge zu schützen.

Ein dem Eisenbeton eigener Nachteil besteht darin, daß infolge Gefrierens des zu benutzenden Wassers die Vornahme von Reparaturen und sonstigen Arbeiten während des Winters durch Frost stark beeinträchtigt wird. Der Schiffbau stellt im Gegensatz zu dem Landhochbau an die Eisenbetonarbeiten besonders hohe Anforderungen bezüglich der Genauigkeit der Formgebung. Diese hat man aber durch entsprechende Ausbildung der Bauweisen, die bereits eine große Vielseitigkeit besitzen, erfolgreich erfüllt. Schließlich sind noch die Schwierigkeiten, die die Verschweißung der Eisenteile mit sich bringt, zu erwähnen. Im allgemeinen scheint der elektrischen Schweißung der Vorzug vor der Azetylenschweißung zu geben zu sein.

Von großer Bedeutung ist die Frage der Festigkeit und Haltbarkeit der Eisenbetonschiffskörper. Die diesbezüglichen Erfahrungen sind noch sehr jung und erhalten andauernd wesentliche Vervollständigungen. Allgemein wird als Mangel empfunden, daß das Auffinden von Haarrissen im Beton, die alsbald zu einer Schwächung und Zerstörung der Eiseneinlagen führen können, sehr schwierig, ja fast unmöglich ist. Anderseits soll das erste bereits gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts hergestellte Betonschiff von kleinen Abmessungen sich heute noch in Benutzung befinden. Auch haben schwere Zusammenstöße die hohe Widerstandskraft des armierten Betons praktisch erwiesen. So stießen bei Bilbao am Panamakanal in starker Strömung zwei Betonpontons von 40 m Länge und 9 m Breite gegen die Mauer eines Docks, ohne beschädigt zu werden. Ein im nordatlantischen Küstendienst fahrender Betonschoner strandete auf den Riffen bei Kap Charles, konnte aber, ohne Beschädigungen genommen zu haben, wieder abgebracht werden. Mit im Eise festgefrorenen Leichtern gemachte Erfahrungen haben deren Festigkeit hinreichend erwiesen. Auf dem Welland-kanal in Kanada werden die dort verkehrenden Betonleichter in der Weise mit Steinen beladen, daß diese in Mengen von 10 Tonnen aus den Eisenbahnwagen von einer Höhe von 4 bis $4^1/_2$ m unmittelbar auf das 63,4 mm starke Deck hinabgeschüttet werden.

Wünschenswert ist, daß die Erfahrungen, die auf Überseefahrten und bei stark bewegter See gemacht wurden, baldigst bekannt werden. Nicht mit Unrecht wird befürchtet, daß die ständige wechselnde Inanspruchnahme der Verbände des Schiffskörpers alsbald eine Zermürbung des Betongefüges verursachen wird. Am weitesten ist man mit dem Bau seegehender Betonschiffe in den Vereinigten Staaten gegangen. Nach einem in dem amerikanischen „Concrete Institute“ von Wig und Hollister gehaltenen Vortrage baute man dort solche bis zu 7500 Tonnen. Ein Tankschiff dieses Gehalts soll seitens der amerikanischen Regierung einer amerikanischen Filiale einer norwegischen Werft in Auftrag gegeben sein, nachdem sich mehrere Tankschiffe von 500 Tonnen in der amerikanischen Küstenfahrt gut bewährt hatten. Das eben genannte große Tankschiff soll für die Beförderung von Öl zwischen Mexiko und den Vereinigten Staaten dienen, und man hofft, hierbei eine erhebliche Verbilligung des Öltransportes zu erzielen.

Wie stellt sich nun nach den bisherigen Erfahrungen die Wirtschaftlichkeit des Betonschiffes? Nach dieser Richtung sind die in einer amerikanischen Zeitschrift[1]) gegebenen Vergleiche zwischen einem Eisen- und einem Eisenbetonschiffe von gleichem Ladevermögen (4485 Tonnen) und gleicher Geschwindigkeit (9 Seemeilen) von Interesse. Voraussetzung war, daß sich der Bau und der Betrieb beider Fahrzeuge unter den gleichen Verhältnissen (Löhne, Materialpreise, Frachtraten usw. der Zeit vor dem Kriege) vollzogen habe. Es ergab sich, daß das Betonschiff, um die gleiche Ladefähigkeit und Geschwindigkeit zu besitzen, mit einem Mehr an Raumgehalt und Maschinenstärke ausgestattet sein müßte. In der Netto-

[1]) „Nautical Gazette“ (New York) vom 22. Juni 1918

tonnage würde es um 15 Prozent, in der Anzahl der Pferdestärken um 9 Prozent über das Eisenschiff hinausgehen. Der um 15 Prozent größere Schiffskörper des Betonschiffes ist um 75 Prozent schwerer und gebraucht daher zu seiner Fortbewegung eine stärkere Maschine und größere Bunkervorräte. Das Gesamtgewicht von Schiff und Ladung stellt sich bei dem Betonschiff um 14,1 Prozent höher. Trotzdem aber sind aus den von uns ausgeführten Gründen, insbesondere infolge der geringeren Materialkosten, die Aufwendungen für den Bau wesentlich geringer, nämlich um 12,8 Prozent. Die Kosten des Schiffskörpers sind um 20 Prozent niedriger. Die Berechnung der Betriebskosten stellt sich für das Betonschiff weniger günstig. Es wird angenommen, daß beide Schiffe eine Amerika-Europa-Reise von 3300 Seemeilen machen müssen, wofür sie beide mit Laden und Löschen 28 Tage benötigen. Bei gleichen Frachtraten, Kohlenpreisen, Heuern und sonstigen Kosten, wie sie vor dem Kriege gezahlt wurden, stellen sich bei dem Betonschiffe die Betriebsausgaben etwas höher als bei dem Eisenschiffe. Der bei der Reise erzielte Gewinn würde bei dem Eisenschiff 13,8 Prozent, bei dem Betonschiff 14,1 Prozent der Baukosten betragen. Danach würde die Rentabilität beider Schiffe ungefähr die gleiche sein, da der Nachteil des Betonschiffes, nämlich die höheren Betriebskosten, durch die geringeren Baukosten und die dementsprechend niedrigeren Abschreibungen wieder gutgebracht wird.

F. Werneke weist darauf hin[2]), daß bei Frachtschiffen mit eigener Maschinenanlage eine weitere Verbreitung des Betonschiffes möglich sei, wenn an Stelle der schweren Dampfmaschine eine Motoranlage eingebaut wird. An der Hand eines rechnerisch durchgeführten Beispiels kommt Werneke zu dem Ergebnis, daß durch Einbau einer Motoranlage das Betonschiff trotz seines erheblich schwereren Schiffskörpers (1500 Tonnen statt 1156 Tonnen) infolge des geringeren Brennstoffgewichts die gleiche Tragfähigkeit erhält wie der eiserne Dampfer und dabei noch 27 Tonnen Reserve für unvorhergesehenes Mehrgewicht zur Verfügung hat.

Was nun die Verwendungsmöglichkeit des Betonschiffes betrifft, so wird sich dieselbe, solange abgeschlossene Erfahrungen über dessen Seefähigkeit nicht vorliegen, auf die Küstenfahrt und Reisen in geschützten Gewässern beschränken. Hier, so z. B. auf der Ostsee, steht dem Betonschiff eine erfolgreiche Konkurrenz mit dem Eisenschiff in sicherer Aussicht. Insbesondere aber wird in der Binnenschiffahrt dem Betonschiff als Schleppdampfer oder Motorschlepper eine aussichtsvolle Zukunft bevorstehen. In hohem Maße erscheint es wünschenswert, daß der deutsche Schiffbau nach dem Vorgange anderer Länder mehr, als es bisher der Fall ist, dem Eisenbeton als Schiffsbaustoff seine Aufmerksamkeit zuwendet.

[2]) „Motorschiff und Motorboot“ 1918, Heft 15/16.

Das Deutschtum in Australien und Neuseeland.

Von Prof. Dr. Alfred Manes-Berlin.

Australien weist neben vielen andern Merkwürdigkeiten auch die auf, daß es einen Kontinent mit einem einheitlichen Staatswesen umfaßt, in dem fast ausnahmslos nur eine Sprache gesprochen wird und nur eine Rasse herrscht, neben der alle übrigen eine ganz verschwindend kleine Rolle spielen. Allein auch in diesem rein britischen Erdteil finden sich, seit er überhaupt europäischer Kultur erschlossen worden ist, Spuren deutschen Geistes, deutschen Fleißes, deutscher Erfolge.

Knapp anderthalb Jahrhunderte ist es her, daß Australien von einer europäischen Macht in Besitz genommen worden ist. Aber als 1776 Cook an der australischen Ostküste die englische Flagge hißte, befanden sich bereits in seiner Begleitung deutsche Forscher, und mancher deutsche Geologe, Botaniker, Anthropologe, Geograph hat in den folgenden Jahrzehnten sich um die Erforschung des fünften Erdteils Verdienste errungen, an die jeder erinnert wird, der eine genaue Landkarte Australiens zur Hand nimmt, denn die Namen vieler Gelehrter finden sich wenigstens bis zu Kriegsbeginn bei der Benennung von Bergspitzen und Ortschaften. Unter letzteren trägt auch manche den Namen von Politikern oder Ansiedlern deutschen Ursprunges, mag im übrigen auch die Erinnerung an die deutsche Heimat der Vorfahren bei den Bewohnern dieser Orte fast völlig vergessen sein.

So groß immerhin die Auswanderung Deutscher nach Australien und Neuseeland seit Beginn des vorigen Jahrhunderts gewesen ist, so viele Deutsche auch in jenem britischen Dominium eine neue Heimat gefunden haben, so unmöglich ist es doch, eine Geschichte dieser Auswanderung zu schreiben; denn systematisch ist diese nur wenige Jahre betrieben worden, und nur von seiten eines Staates, nämlich von Queensland. Zwar ist heute noch der australische Erdteil der am dünnsten bevölkerte, derjenige, der nach Menschen geradezu schreit, der der Gefahr, ein Raub der gelben Rasse zu werden, nur entgehen kann, wenn seine enorm geringe Bevölkerung, die jetzt knapp fünf Millionen Menschen zählt, während Neuseeland nur eine Million aufweist, um ein Vielfaches durch weiße Einwanderer vermehrt wird, zumal die natürliche Volksvermehrung nur langsam vonstatten geht; aber die Bevorzugung alles Britischen, die von England aus äußerst geschickt und unaufhörlich betriebene Propaganda allbritischer Politik mit der hiermit unlöslich verknüpften mehr oder minder deutschfeindlichen Stimmung in vielen Preßorganen haben dem weiteren stärkeren Eindringen Deutscher nach Australien schon vor dem Weltkrieg manche Schwierigkeit in den Weg gelegt.

Dreimal hat sich ein größerer Strom Deutscher nach Australien gewandt. Weniger deswegen, weil Australien eine besondere Anziehungskraft ausübte, als weil viele Auswanderer das Leben in der alten Heimat unerträglich fanden. Nur einmal war es der Reiz des fernen Landes, der trotz der guten Verhältnisse in Deutschland viele zur Aus-

wanderung bewog. Ende der dreißiger Jahre zogen märkische, pommersche und schlesische Bauern in das Antipodenland, um hier ungestört als orthodoxe Lutheraner zu leben, denen die damalige Kirchenpolitik Preußens große Schwierigkeiten in den Weg legte. Andere politische Strömungen waren es, welche Ende der vierziger Jahre viele Deutsche ihrem Vaterlande abwendig machten. Diese gehörten größtenteils nicht dem Bauernstande an, sondern den gebildeten Ständen. Während jene auf das flache Land zogen, ließen sich diese vorwiegend in den Städten nieder. In Berlin bildete sich damals eine Gesellschaft für deutsche Auswanderer nach Australien, die jedoch, unzureichend organisiert, von keiner großen Bedeutung war. Als Anfang der fünfziger Jahre die Nachricht von der Entdeckung reicher Goldlager in Australien auch nach Deutschland kam, zogen zum drittenmal zahlreiche Deutsche, vorwiegend Bergleute aus dem Harz, hinüber, dem Golde nach. Seitdem ist ein stärkerer Zuzug Deutscher höchstens noch gelegentlich einmal nach Queensland gegangen, während im übrigen Australien wie Neuseeland trotz aller Vorzüge dieser Länder gegenüber allen anderen Teilen der kultivierten Erde nur verhältnismäßig wenig Deutsche und diese nie in größeren Mengen anlockten.

An Reizmitteln fehlte es eigentlich nicht, denn Australien wie Neuseeland sind Länder, in denen noch ungeheure, gut kultivierbare Landstrecken fast gänzlich unbesiedelt sind, Länder, die zum Teil ein geradezu paradiesisches Klima, vorzügliche Gesundheitsverhältnisse und ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten gerade für die unteren Volksklassen bieten. Denn sie sind die demokratischsten Staatswesen, welche die Welt aufweist, und erst die als Kriegsfolge hereinbrechende Revolutionsära hat anderen Ländern eine dem Grade nach noch stärkere Demokratie gebracht. Vor allem gab es bisher nirgendwo sonst auch nur annähernd eine so weitgehende soziale Fürsorge für die gesamte Arbeiterschaft mit hohen Löhnen und kurzer Arbeitszeit. Weittragenden, oft genug ausschlaggebenden politischen Einfluß haben die Arbeiterparteien dort, und es ist geradezu eine regelmäßige Erscheinung, daß zu Minister und Ministerpräsidenten Leute werden, die noch vor wenigen Jahren als einfache Arbeiter im Bergwerk oder sonstwo tätig waren. Aber freilich: winzig ist die Zahl Deutscher oder der Abkömmlinge Deutscher, welche es in Australien zu besonders mächtigen oder ertragreichen Stellungen gebracht haben. Reichtümer zu sammeln ist Australien allerdings auch für den Briten nicht das beste Land; denn alle Sozialpolitik Australiens wie Neuseelands läuft darauf hinaus, jene großen sozialen Extreme, an denen die alten Länder wie auch Amerika kranken, auszumerzen und ebenso das Entstehen größerer Vermögen zu hindern wie nackte Armut. Man kennt dort nicht ein Massenelend, wie es in den Großstädten anderer Erdteile heimisch ist. Mittelstand ist im wesentlichen alles, und in behaglichem gleichmäßigen Rhythmus ohne Vergeudung und ohne Entbehrung bringen die meisten Australier ihr Dasein hin.

In Stadt und Land, in Ackerbau, Handwerk, Industrie, als Ärzte, Prediger, Lehrer und Journalisten traf man bis zum Kriegsausbruch allenthalben in Australien wie in Neuseeland Personen deutscher Abstammung. Sehr häufig freilich war ihr Name fast das einzig Deutsche an ihnen noch. Die deutsche Sprache selbst ist vielen, wenn nicht gar den meisten unbekannt. Wo die Mutter keine Deutsche war, sondern wie in den meisten Fällen englischer Abstammung, sind die Kinder nur zu häufig und schnell der Nationalität der Mutter gefolgt, und die Enkel werden fast ausnahmslos völlig englisch. Das ist höchst bedauerlich, aber, wenn irgendwo, gerade in Australien erklärlich und zumeist verzeihlich, denn rings umgeben von englisch sprechenden Nachbarn, von denen selbst die Gebildeten nur ihre Muttersprache beherrschen, war es wenigstens für viele Australier deutschen Ursprungs, namentlich in den Städten, unbedingte Notwendigkeit, englische Umgangssprache wie englische Lebensgewohnheiten anzunehmen, wenn sie im Kampf ums Dasein nicht unterliegen wollten. Dadurch, daß stärkerer Nachschub Deutscher nicht eintraf, wie durch die weite Entfernung Australiens von der deutschen Heimat und die Interesselosigkeit der deutschen Regierung an den Ausgewanderten, wurden die Fäden zwischen ihnen und uns immer dünner und rissen häufig genug bald völlig ab.

Bei der dünnen Besiedlung des Landes kam es häufig vor, daß Ausgewanderte völlig isoliert von ihren Landsleuten ausschließlich unter Engländern leben mußten. Da, wo mehrere oder gar zahlreiche deutsche Familien sich zusammen ansiedelten, hat sich naturgemäß das Deutschtum länger erhalten, und auch jetzt noch trifft man wohl bald hier, bald dort auf dem flachen Lande wenigstens auf erkennbare Reste ehemaliger deutscher Dörfer.

In den Städten haben deutsche Klubs und deutsche Vereine früher eine größere Rolle gespielt als in unseren Tagen, doch bis Ende 1914 besaßen Sydney, Melbourne, Adelaide, Brisbane deutsche Vereine mit einer größeren Zahl von Mitgliedern. Aber im Verhältnis zur Gesamtzahl der in den australischen Städten lebenden Deutschen oder Australier von deutscher Herkunft war die Mitgliedschaft nicht stark, und die Betätigung der Vereine, ihr Einfluß im öffentlichen Leben und in gesellschaftlicher Beziehung schien doch nicht immer übereinzustimmen mit den oft etwas übertriebenen Berichten, die sich gelegentlich fanden.

Nur wenige von Deutschland Hinübergewanderte haben die Heimat wiedergesehen. Manch einer, der mir von Berlin oder einer anderen deutschen Stadt erzählte, kannte sie nur aus der Zeit seiner Jugend, wie sie in den sechziger oder siebziger Jahren gewesen war. Zwar hätte mancher deutsche Kaufmann oder Handwerker, den ich traf, gern seine Kinder in Deutschland erziehen lassen, allein schon die Reise dorthin, ganz abgesehen von dem Aufenthalt, kostet zuviel Geld.

Wo sich bis auf den heutigen Tag geschlossene deutsche Bauernniederlassungen gehalten haben, in Queensland wie in Tasmanien, in Südaustralien wie in Neusüdwales und sogar auf der Süd- wie auf der Nordinsel Neuseelands, sind einzelne deutsche evangelische Geistliche und Lehrer tätig gewesen, um das Deutschtum nicht ganz untergehen zu lassen.

Daß aber auch sie die dritte oder vierte Generation vor dem Verengländern nicht zu retten vermögen, hörte ich als die Überzeugung vieler guter alter Deutscher. Die Hauptursache für diese betrübende Erscheinung ist in dem schon angedeuteten Nachlassen der deutschen Einwanderung nach Australien zu erblicken, vor allem in dem unzureichenden Zuzug deutscher Frauen nach dem fünften Erdteil.

Bis vor Kriegsausbruch gingen jährlich wohl noch 1000 bis 2000 Personen deutscher Nationalität nach Australien und Neuseeland. Vorwiegend gehören diese der arbeitenden Klasse an, sind gewerbliche oder landwirtschaftliche Arbeiter, Kellner, Barbiere, ganz vereinzelt Ärzte, Techniker und sonstige Angehörige gelehrter Berufe gewesen. Die meisten verschwanden in den Großstädten.

Bald hier, bald da wurde ein deutscher Verein geschlossen, weil keine Mitglieder mehr vorhanden waren oder die vorhandenen sich nicht vertragen konnten; anderswo wurde die deutsche Kirche geschlossen, weil ein Pastor nicht mehr bezahlt werden konnte. Wo ich, in Christchurch oder in Adelaide, in Auckland oder in Melbourne, über die Lage und die Zukunft des deutschen Elements Erkundigungen einzog: nirgendwo konnte mir von einem Aufschwung, nirgendwo von einem aussichtsreichen Gedeihen berichtet werden. Während 1891 von der amtlichen deutschen Statistik noch über 45 000 in Deutschland geborene Australier gezählt wurden, waren es 1901 keine 39 000 mehr, und seitdem ist die Zahl noch weiter zurückgegangen. An Deutschsprechenden dürfte Australien etwa 90 000 Personen bei Kriegsausbrauch gezählt haben. Aber ein nicht geringer Prozentsatz von ihnen wollte von Deutschland nichts wissen.

Die Stützen des Deutschtums waren die vor vielen Jahrzehnten herübergekommenen Auswanderer, die Deutschland verließen, als es noch lange nicht die Weltstellung behauptete, die es bis 1914 besaß. Ist es nicht eigenartig, daß gerade diese Leute fester am Deutschtum halten als die erst später herübergekommene Generation? Daß die in Australien geborenen Kinder unserer deutschen Landsleute selbst da, wo sich die Eltern bemühen, sie dem Deutschtum zu erhalten, ihm verloren gehen, kann niemand in Erstaunen setzen, der einerseits die Psychologie des Schulkindes, andererseits die allbritische Agitation und die namentlich in den letzten Jahren allenthalben deutschfeindliche einflußreiche Presse Australiens kennt.

Es ist eigenartig, daß man trotz der Vorliebe für alles Britische die deutschen Ansiedler vor Kriegsausbruch wenigstens offiziell sehr schätzte. Man sah in ihnen eben einen vielversprechenden Kulturdünger. Zahlreiche offizielle Anerkennungen hat man aus australischem Munde den Deutschen dort gezollt: weil sie so schnell und gründlich australische Bürger wurden. Nur eine Aeußerung des früheren Premierministers von Queensland Sir Thomas Macilwraith, sei hier wiedergegeben. Er sagte: „Vom Einwanderungsschiffe landen die Deutschen in ihren heimischen Trachten, ein oder zwei Tage bleiben sie im Einwanderungshause, dann verschwinden sie plötzlich im Urwald. Man hört oder sieht nichts von den Leuten, bis sie nach $1^1/_2$ oder 2 Jahren eines Tages wieder auf der Bildfläche erscheinen. Und wie? Auf einem mit gutgehaltenen Pferden bespannten Wagen kommt der Mann mit Frau und Kindern nach der Stadt gefahren, alle sind gut gekleidet, und auf allen Gesichtern spiegelt sich die Befriedigung wider über das Los, das sie gewählt haben."

Gerade daraus, daß die Australier in den in ihren Ländern befindlichen Deutschen energische, zielbewußte, biedere Menschen kennen gelernt haben, die länger und besser und billiger arbeiten als die Einheimischen englischen Ursprungs, erklärt sich zum Teil die große Furcht vor Deutschland, die schon lange vor Kriegsausbruch vorhanden war.

Unumschränkt herrscht Deutschland in Australien seit jeher mit seiner Musik. Das deutsche Lied ist das, was jedem wenn auch im übrigen noch so ungebildeten oder deutschfeindlichen Australier Worte der Anerkennung und Bewunderung abnötigt. Das will immerhin recht viel bedeuten in einem Land, welches sich der bei weitem größten Zahl der Klaviere auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet erfreut, und wo für Hunderttausende Musik das einzige ist, was sie über das graue Einerlei des Alltags hinaus erhebt. Im übrigen hat man zwar hohen Respekt vor deutscher Wissenschaft und deutscher Geistesarbeit wenigstens bis Ende 1914 gehabt, aber da London als die Sonne Australiens und Neuseelands allenthalben angesehen wird, so importiert man von dort auch alles auf dem Gebiete der Wissenschaft, mag es hinter den deutschen Leistungen noch so weit zurückstehen.

Während es früher etwa sechs deutsche Zeitungen in Australien gab, war ihre Zahl schon 1913 auf zwei zurückgegangen, die aber auch nur wöchentlich einmal erschienen. Es war dies die 1849 gegründete Australische Zeitung in Adelaide und die Nordaustralische Zeitung in Brisbane.

Daß das Deutschtum in Australien keine größere Rolle spielte, namentlich in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege immer mehr zurückgegangen ist, ist um so erstaunlicher, als auf der andern Seite die deutsch-australischen Handelsbeziehungen sich immer mehr ausgebreitet haben. Während früher australische Produkte fast ausnahmelos nach Großbritannien gingen und dieses fast ausschließlich Australien mit europäischen Waren und Produkten versah, sind in den letzten 30 Jahren bis 1914 große Veränderungen vor sich gegangen, die Handelsbeziehungen Australiens zu fremden Ländern sind stark gewachsen, insbesondere ist der Anteil Deutschlands am australischen Handel von 1887 bis 1909 um über 100 Prozent gestiegen. Faßt man nur den Anteil Deutschlands am Import nach Australien in derselben Periode ins Auge, so zeigt dieser die überhaupt größte Zunahme mit 79 Prozent, während der Anteil Frankreichs gar nicht zugenommen hat und der Anteil der Vereinigten Staaten von Amerika um 52 Prozent gewachsen ist. Der Export von Australien nach Deutschland ist um 415 Prozent in derselben Zeit gestiegen, während der nach Frankreich eine Zunahme von 340, der von Australien nach den Vereinigten Staaten eine Abnahme um 30 Prozent aufwies.

Auch der Schiffsverkehr zwischen Australien und Deutschland zeigt bis unmittelbar vor Kriegsausbruch einen gewaltigen Aufschwung. In den Häfen Australiens war die deutsche Flagge fast immer zu finden, und zwar waren es Schiffe des Norddeutschen Lloyd und der Deutsch-Australischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die man hier traf.

Was das Schulwesen im fünften Erdteil betrifft, so liegen Nachrichten über deutsche Schulen in Neuseeland gar nicht vor, während diejenigen über das Schulwesen in Australien sehr verschieden lauten. Jedenfalls ist dieses am besten entwickelt in Südaustralien. Hier dürfte 1914 noch eine Anzahl Anstalten vorhanden gewesen sein, die als Schulen in unserm Sinne anzusprechen waren. Anfang des Jahrhunderts wurde die Zahl auf 46 angegeben. Freilich handelt es sich dabei mehr um deutsch-englische Schulen, wo beide Sprachen im Unterricht Verwendung fanden. In dem Maße, in welchem in Australien das heimische Schulwesen Ausbildung fand und unentgeltlich wurde — in Westaustralien beispielsweise ist von der untersten Volksschule bis zur neu eingerichteten Universität in Perth der gesamte Unterricht kostenlos — schwand die Neigung deutscher Eltern, ihre Kinder in die deutsche Schule zu senden, welche selbstverständlich entsprechendes Entgelt erheben mußte. Außerhalb von Südaustralien dürften wohl die meisten sogenannten Schulen richtiger als Schulkurse bezeichnet werden. Entweder wird der Unterricht nur an einem Tage erteilt oder nur in ganz wenigen Stunden an mehreren Tagen. Das gesamte Schulwesen lag in den Händen der lutherischen Gemeinden, die sich große Verdienste um die Hebung und Förderung des Deutschtums errungen haben, deren Erfolge aber durch die bedauernswerte kirchliche Spaltung unter den Deutschen in Australien schwer geschädigt wurden.

Während eine deutsche katholische Kirche in Australien überhaupt nicht vorhanden ist, besaßen die deutschen Protestanten bis Kriegsausbruch noch etwa 200 Kirchen mit etwa 60 Pfarren. Aufs heftigste zu bedauern war nur die Tatsache, daß im Verhältnis zu der kleinen Zahl Deutscher in Australien diese kirchliche Organisation höchst vielgestaltig war. Die Gemeinden, die überhaupt einem Verband angehörten, verteilten sich auf fünf Synoden, die dabei keineswegs alle etwa scharf gegeneinander abgegrenzt waren, sondern das Gebiet der einen ragte zum Teil in das der andern hinüber. Es zeigte sich eben auch hier, daß der Deutsche, wenn er seinem Deutschtum treu blieb, er auch manche Schattenseiten deutschen Wesens nicht abstieß.

Die Beziehungen zu Deutschland zu pflegen, hatte sich noch 1913—14 die australische Regierung angelegen sein lassen, die auf den Rat ihres umsichtigen Vertreters in London Sir George Reid eine eigene Handelsvertretung in Berlin einrichtete und hier auch einen eigenen wissenschaftlichen Berater bestellte. Die Vertretung des Deutschen Reichs in Australien beschränkte sich sehr zu unserm Schaden auf ein einziges Berufskonsulat, das Generalkonsulat in Sydney, bei dem ein sehr bewährter Handelssachverständiger seit vielen Jahren tätig war, während sich im übrigen in Australien wie in Neuseeland nur Konsulate befanden, die durchweg in den Händen älterer, vielbeschäftigter Kaufleute ruhten. Man hatte leider bei uns nicht erkannt, welche ungeheuren Entwicklungsmöglichkeiten auch für deutsche Interessen, für Deutschlands Handel, Industrie, Kunst, Wissenschaft und Kultur im fernen Australien vorhanden waren. Selbst die deutsche Presse fing erst ganz kurz vor dem Krieg und zögernd an, über jenen fünften Erdteil zu berichten; die meisten Blätter in deutscher Sprache beschränkten sich auf Nachrichten über die übrigen Erdteile. Schon der Umstand, daß Australien unser Nachbar in der Südsee war, daß Deutsch-Neuguinea und Samoa, wenn auch einige Tagesreisen entfernt, Australien gegenüberliegen, hätte eine engere Verbindung zwischen uns und jenem britischen Dominium gerechtfertigt.

Die bisherige Darstellung hat die Verhältnisse Australiens und des Deutschtums dortselbst bis zu Beginn des Krieges zu kennzeichen versucht. Die Jahre 1915—18 haben diejenigen, welche sich auf dem australischen Boden als Deutsche fühlten, aber auch die meisten, welche zwar deutscher Abstammung waren, diese aber zu verbergen suchten, zu Märtyrern des Deutschtums gemacht. Denn es ist hier den Deutschen nicht anders ergangen, wie sonstwo in Feindesland: man hat sie, von wenigen Ausnahmen abgesehen, um Hab und Gut zu bringen versucht und war offenbar nicht peinlich betroffen, wenn die Zahl der Deutschen durch die Art und Weise ihrer Internierung sich mehr verringerte, als der normalen Sterblichkeit entsprochen hätte. Es läßt sich freilich von hier aus nicht mit Bestimmtheit ermitteln, ob alle Schaudergeschichten über Mißhandlung der Deutschen auch in Australien den Tatsachen entsprechen. Allein selbst wenn manches oder auch vieles übertrieben sein sollte, so ist auf der anderen Seite zu berücksichtigen, daß manche Roheit und Grausamkeit gegen den schutz- und hilflosen Deutschen vorgekommen sein mag, von der nichts zu uns herübergedrungen ist.

Kaum ein Land der Welt hat im Kampf gegen das Deutschtum einen wütenderen Hasser produziert, als Australien in der Person seines Ministerpräsidenten Hughes. Dieser hat den Krieg zum großen Teil aufgefaßt als einen Vernichtungsfeldzug gegen deutschen Geist und deutsche Betätigung in Australien. Bekanntlich ist es Hughes auch gelungen, insbesondere die deutschen Einflüsse im australischen Metallhandel zu vernichten, und wenn es nach ihm ginge, so würde die Boykottierung alles Deutschen verewigt, ein Wirtschaftskrieg gegen Deutschland in unbeschränkter Form für alle Zeiten geführt werden. Hughes ist wohl auch der Urheber der Bewegung, die die Ortschaften und geographische Bezeichnungen Australiens, die einen deutschen Namen trugen, abgeschafft und durch irgendwelche andere Benennung ersetzt hat.

Wenn wirklich das deutsche Volk eine Schuld treffen würde am Ausbruch des Weltkrieges, dann hätte es diese mehr als gebüßt durch die Behandlung

seiner Gefangenen, denen man auch im fünften Erdteil so gut wie jede Zukunft zerstört hat. Es gehört wahrlich ein gutes Stück Idealismus dazu, trotz allem an der Menschheit nicht völlig zu verzweifeln, vielmehr den Glauben und die Hoffnung zu hegen, daß wir auch noch einmal bessere Zeiten erleben werden, in denen der Geist der Völkerversöhnung wieder an die Oberfläche kommen und man sogar in dem Lande eines Hughes gern und willig das anerkennen wird, was die Deutschen für die Menschheit und nicht zuletzt auch für Australien geleistet haben und fernerhin würden leisten können.

Die Wirtschaftsbeziehungen Griechenlands und Deutschlands.

Von Dr. Demetr. Kalitsunakis-Athen, z. Zt. Berlin.

Unter den gegenwärtigen Problemen des griechischen Wirtschaftslebens ragen besonders auch diejenigen hervor, welche die künftigen wirtschaftlichen Beziehungen Griechenlands zu Mitteleuropa und insbesondere zu Deutschland anlangen. Denn Griechenland ist nicht mehr ein überseeisches Land für Mitteleuropa, sondern nach dem im Jahre 1916 erfolgten Anschluß der thessalisch-mazedonischen Eisenbahnen an das mitteleuropäische Eisenbahnnetz ist der direkte binnenländische Verkehr zwischen Berlin und Athen in nur ca. 56 Stunden zu bewältigen, und diese Verbindung ist im Verhältnis zu der bisherigen See- und Eisenbahnreise via Brindisi oder Triest bedeutend rascher, billiger und viel bequemer.

Die bisherigen wirtschaftlichen Beziehungen Griechenlands zu Deutschland waren im Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 27. Juni/9. Juli 1884 geregelt worden. In diesem Vertrage hat Griechenland wesentliche Teile seines Zolltarifes zugunsten Deutschlands herabgesetzt, wie z. B. für Eisen und Stahl, Posamentier- und Tonwaren, einige Eisenartikel usw. Statt dessen hat es vor allem eine Ermäßigung auf den Einfuhrzoll für Korinthen, das bedeutendste Ausfuhrprodukt Griechenlands, auf 8 Mark für den Doppelzentner erhalten. Ferner sind die Sätze des deutschen Zolltarifes für Feigen und Oliven gebunden und besteht Zollfreiheit für rohe Baumwolle und Seide, für verschiedene Erze, Schwefel usw.

Die Handelsbeziehungen des „alten“ Königreichs, d. h. Griechenlands vor der durch die Balkankriege 1912/13 erfolgten annähernden Verdoppelung des Landes, zu Deutschland zeigen die folgenden Zahlen der Handelsstatistik:

Jahr	Einfuhr aus Griechenland und Kreta nach Deutschl.	Ausfuhr n. Griechenland und Kreta aus Deutschl.
1911	23,7 Mill. Mark	17,8 Mill. Mark
1912	25,1 „ „	18,9 „ „
1913	26,2 „ „	24,8 „ „

Diese Zahlen geben aber nicht den Wert der wirklich von Deutschland nach Griechenland und umgekehrt ausgeführten Waren an, der vielmehr in den für Triest, Antwerpen, Rotterdam angegebenen Ein- und Ausfuhrsummen steckt. Rechnet man weiter, daß diese Zahlen nur das „alte“ Königreich Griechenland betreffen und nach seiner Verdoppelung auch seine Aufnahme- und Absatzfähigkeit entsprechend erhöht wird, daß eine neue internationale Verkehrsstraße beide Länder verbindet, so kommt man zu dem Schluß, daß für Griechenland seine Handelsbeziehungen zu Deutschland zum ausschlaggebenden Faktor seines ganzen künftigen Außenhandels sich entwickeln könnten. Deutschland nahm vor dem Kriege die zweite Stelle (nach England) in der Ausfuhr Griechenlands ein, und es ist gar nicht unmöglich, daß es nach dem Kriege an die erste Stelle rückt durch den in großen Mengen erfolgenden Bezug von Tabak aus den neu angegliederten (früher türkischen) Tabakgebieten des östlichen Mazedonien (Kawalla, Serai, Drama, Pangaiontal). England bezog vor dem Kriege in großen Mengen Korinthen, und zwar die beste Sorte (Vostiza), dagegen bezog Deutschland nur unbedeutende Quantitäten des Golf- und Patraserzeugnisses. Nachstehende Tabelle stellt die Korinthenausfuhr in Millionen venetianischer Pfund (1 venetianisches Pfund = 0,48 kg) dar:

	1912/13	1913/14
nach England	133,2	137,2
„ Deutschland	24,6	21,9

Also auch die Ausfuhr von Korinthen nach Deutschland kann gesteigert werden, zumal nachdem der Einfuhrzoll von 8 Mark für den Doppelzentner nur den dritten Teil des Einfuhrzolles der kleinasiatischen Rosinen beträgt. Diese Differenzierung des deutschen Zolltarifes blieb nicht ohne Kritik seitens derjenigen in Deutschland, die in der „Privilegierten Gesellschaft zur Förderung von Produktion und Handel der Korinthen“ in Athen nicht ganz mit Recht nur eine französisch-englische Monopolgesellschaft sahen. Ermäßigter Einfuhrzoll im Konsumtionsland und Ausfuhrzoll wegen der Monopolstellung im Produktionsland bedeuten unzweifelhaft eine verkehrte Zollpolitik. Ein Monopol aber besteht wirklich nicht. Die Korinthenproduzenten haben die Möglichkeit, auch weiterhin an Exporteure zu verkaufen, wenn ihnen von diesen bessere Preise geboten werden, und der freie Korinthenhandel ist nicht unterbunden, vor allem nicht für die eine bessere Qualität produzierenden Distrikte. Die „Privilegierte Gesellschaft“ bezweckt lediglich die Preisregulierung, indem sie den Pflanzern einen Minimumsatz garantiert, auf der andern Seite aber auch verhindert, daß die Preise über einen Maximumsatz hinausgehen. Auf diese Weise sind die Preise so geregelt, daß sie niemals so niedrig werden können, um den Pflanzern, wie in früheren Zeiten, ruinöse Verluste zu verursachen, auf der andern Seite aber auch niemals so hoch steigen können, um den Handel nachteilig zu beeinflussen. Man muß immer im Auge behalten, daß die Korinthe nicht zu den unumgänglich notwendigen Konsumartikeln gehört, vielmehr zu den Annehmlichkeiten eines anspruchsvolleren Lebens gerechnet werden muß, und daß daher Absatz und Preis nicht leicht regulierbar sind. Es rechtfertigt sich daher nicht nur der ermäßigte Einfuhrzoll für die Korinthen als Zugeständnis für die tariflichen Herabsetzungen seitens Griechenlands, sondern Griechenland muß bei einer Revision des Vertrages auch für den Ab-

satz getrockneter Weinbeeren Vorsorge treffen, seitdem es Kreta und mehrere ägäische Inseln erworben hat.

Weitere nach Deutschland aus Griechenland eingeführte Artikel sind: Wein, Oliven, Olivenöl, Feigen, Rohtabak usw. Auch die Einfuhr dieser Produkte, vor allem von Feigen und Oliven, kann bedeutend erhöht werden, falls die Art und Weise ihrer Vorbereitung sich die landwirtschaftlichen technisch-wissenschaftlichen Fortschritte zu eigen macht.

Was nun die aus Deutschland nach Griechenland ausgeführten Artikel anlangt, so handelt es sich meist um Industrieerzeugnisse, wie Maschinen, Eisenbahngeleise, Metallwaren, Wagen und Waggons, Automobile, Glaswaren, chemische Produkte, Wollgewebe usw. Ebenso bezieht Griechenland in den letzten Jahren statt der bisherigen ausschließlich englischen Steinkohle auch westfälische. Für Metallwaren (Baubeschläge, Werkzeuge, Messerschmiedwaren, Wagenbeschläge usw.) ist Griechenland ein sehr lohnendes Absatzgebiet. Die Staaten, die vor dem Kriege am meisten solche bearbeiteten und unbearbeiteten Metalle lieferten, waren Deutschland in erster Linie, dann England, Österreich-Ungarn, Frankreich. Auch die Vereinigten Staaten betätigten sich während des Krieges auf diesem Gebiete und haben einen besonderen Erfolg erzielt durch die Materiallieferung für den Bau der Eisenbahnverbindungsstrecke Larissa—Saloniki. Allerdings hat auch die Herstellung direkter Schiffahrtverbindung zwischen Piräus und New York zu der Einführung dieser amerikanischen Artikel viel beigetragen. Der Wert des Jahresimports schwankt zwischen sieben und neun Millionen Franken, ist jedoch noch ausgestaltungsfähig und wird sich sicher vermehren, wenn einmal die Frage der Wasserversorgung von Athen und Piräus ihre Lösung gefunden haben wird, von der die weitere Entfaltung der Bautätigkeit in diesen beiden Städten abhängig ist.

Von den griechischen Staatsanleihen sind diejenigen für Deutschland von Interesse, welche hier zur Zeichnung aufgelegt wurden und bei den deutschen Börsen zur Notierung gelangen, nämlich die 5prozentige Anleihe von 1881, die 5prozentige Anleihe von 1884, die 4prozentige Monopolanleihe von 1887, die 4prozentige konsolidierte Goldrente von 1889, die 5prozentige (Eisenbahn Piräus—Larissa) Goldanleihe, sowie die 5prozentige Fundierungsanleihe von 1893. Die Aussichten für diese Anleihen verbesserten sich von Jahr zu Jahr seit der Einführung der internationalen Finanzkommission in Griechenland im Jahre 1897, mit welcher die Finanzgeschichte der letzten Jahre in Griechenland so innig zusammenhängt, daß man von dieser nicht sprechen kann, ohne auch jener zu gedenken. In dieser internationalen Kommission haben auch Deutschland und das bisherige Österreich-Ungarn ihre Delegierte. Zur Bestreitung der Zinsen und Amortisation der genannten Anleihen sind der internationalen Finanzkommission die Einnahmen der Monopole (inklusive des Verkaufsmonopols für Naxosschmirgel), die Tabaksteuer, die Stempelgebühren und die Einfuhrzölle des Hafens von Piräus zugewiesen. Die Finanzkommission kam in die Lage, sowohl aus diesen Einnahmen Überschüsse als auch aus dem Sinken des Wechselkurses Ersparnisse zu erzielen. Schon seit 1910 hatte der griechische Wechselkurs den Paristand erreicht, und während des Weltkrieges hat er sich stets über Pari bewegt. So darf man sagen, daß Griechenland in finanzieller Beziehung gegenüber seinen Gläubigern vollständig rehabilitiert ist und durch rasche Aufwärtsbewegung seit dem unglücklichen Kriege von 1897 seine finanzielle Lage verbessert hat, so daß gleich nach den Balkankriegen ein französisches Konsortium eine 500-Millionen-Franken-Anleihe zu 5 Prozent übernahm, von der die erste Hälfte von 250 Millionen Franken mit vollem Erfolg zum Kurse von $93^1/_4$ Prozent zur Zeichnung aufgelegt wurde. Man kann also behaupten, daß auch für die deutsche Finanzwelt es nicht ohne Interesse sein wird, in zukünftigen Finanztransaktionen des um so reiche Gebiete, wie Mazedonien, Kreta, die Ägäischen Inseln, bereicherten Landes sich den gebührenden Platz zu sichern.

Die weitere Ausgestaltung der griechisch-deutschen Wirtschaftsbeziehungen kann aber nicht mehr unter dem jetzt noch geltenden Handels- und Schiffahrtsvertrag von 1884 vor sich gehen. Er sollte revidiert und den neuen Verhältnissen angepaßt werden. Ebenso hatte Griechenland am 24. Mai 1914, kurz vor Ausbruch des Weltkrieges, einen neuen Handels- und Schiffahrtsvertrag mit der damaligen österreichisch-ungarischen Monarchie abgeschlossen, der zwar noch nicht in Kraft getreten war, doch ist bekannt, daß er beiderseitige Vertragstarife, Abmachungen über den Tabakbezug, über die Meistbegünstigung hinsichtlich des geplanten Saloniker Freihafens usw. enthält. Das Hauptzugeständnis der damaligen Doppelmonarchie war auch hier eine Ermäßigung des hohen autonomen Korinthenzolles von 50 Kr. für 100 kg.

Die deutsch-griechischen Handelsbeziehungen haben in den letzten Jahren vor dem Weltkriege eine befriedigende Ausgestaltung erfahren. Dem deutschen Beispiele folgend hat auch die österreichisch-ungarische Industrie durch häufigere Besuche von Handelsreisenden bedeutende Erfolge auf dem griechischen Markt gezeitigt und die Grundlage für eine regere Ausgestaltung der Handelsbeziehungen durch den Abschluß des Handels- und Schiffahrtvertrages von 1914 gelegt. Deutschland befindet sich in kaum ungünstigerer geographischer Lage als Österreich-Ungarn; denn unter normalen Verhältnissen sind die Frachtsätze von den Nordseehäfen trotz der enormen Streckendifferenz nicht wesentlich höher als jene ab Triest oder Fiume. Hierzu kommt bei den Erzeugnissen der bisherigen Monarchie aber noch der kostspielige Eisenbahntransport vom Produktionsorte nach dem Verschiffungshafen, mit dem die Nordseeprovenienzen teilweise nicht belastet sind. Selbst manche Erzeugnisse der nordböhmischen Industrie ziehen unter solchen Umständen den Weg über Hamburg dem über Triest vor, wenn auch die Wahl dieses Weges nicht allgemeine Formen angenommen hat.

Man darf wohl erwarten, daß die gute Position, welche der deutsche Export nach Griechenland

auch vor dem Kriege hatte, durch entsprechende Ausgestaltung der Handelsbeziehungen beider Länder auch nach dem Kriege wieder aufgenommen und gegen die scharfen Konkurrenzverhältnisse vor allem der Vereinigten Staaten, die sogar eine Handelskammer in Athen während des Krieges errichtet haben, sich behaupten wird, so daß in der künftigen Handelsbilanz Griechenlands der deutsche Bezug entsprechend der Käuferstellung Deutschlands sich höher gestaltet als vor dem Kriege.

Deutsche Bauernarbeit in Mazedonien.

(Türkisch-mazedonische Verhältnisse nach dem russisch-türkischen Kriege 1877.)

Von J. Zeissel-Überlingen a. Bodensee[1]).

In der Zeit als Mazedonien noch unter türkischer Herrschaft stand, wurde verschiedentlich versucht die Produktion des Landes zu verbessern, da es für jeden Europäer augenfällig war, wie sehr alles heruntergekommen oder zurückgeblieben war, so glaubte mancher etwas verdienen zu können.

In einem Lande, wo früher Seide, Baumwolle, Opium, Öl, Reis, Wein, Tabak und als Fundament der Landwirtschaft, Getreide erzeugt wurde, war nach und nach alles vernachlässigt worden. Als in den siebenziger Jahren die erste Eisenbahnlinie vom Hafen Saloniki aus ins Innere des Landes gebaut wurde, und die erste Export-Firma Salonikis „Allatini“ sich Bauplätze für Magazine an jeder Bahnstation bis nach Albanien hinauf sicherte, hatte man auf einen Aufschwung der Erzeugung durch billigeren und raschen Transport zum Hafen gehofft.

Doch der Aufschwung blieb aus und die Grundbesitzer verarmten sogar größtenteils. Anstatt des Fortschrittes sah man immer mehr verfallende Gehöfte. Großgrundbesitzer schränkten die eigenen landwirtschaftlichen Betriebe immer mehr ein, und ließen ihren Grundbesitz fast nur noch durch Pachtbauern bearbeiten, soviel sie solche Bauern haben konnten. Was diese nicht bewältigen konnten, blieb als Weideland liegen, was die Pachtbauern sich so wünschten, denn für Vieh- und Schafweide bezahlten sie in der Regel nichts, und je größer die Weideflächen waren, um so besser ernährten sich ihre Herden.

Engländer und Franzosen sowie Italiener versuchten in der Zeit des ersten Eisenbahnbaues landwirtschaftliche und andere Betriebe in Mazedonien einzurichten; die meisten verschwanden jedoch bald wieder von der Bildfläche und jahrzehntelang wurde wenig unternommen, bis auf den Betrieb eines in deutschem Besitz befindlichen größeren Gutes in Obermazedonien, wo die klimatischen und Arbeiterverhältnisse für Großbetrieb günstig waren.

In diesem für mazedonische Verhältnisse landwirtschaftlichen Großbetriebe wurde mit Abschaffung der Pachtbauernschaft und des Frondienstes dieser Bauern für den eigenen Gutsbetrieb begonnen und Arbeit gegen baren Jahreslohn der Männer und Tagelohn für Weiber eingeführt.

Eine Schrotbrotmehlmühle in eigenem Betriebe lieferte sandfreies Mehl, was sehr wichtig ist; denn der Mazedonier lebt außer von etwas Hülsenfrüchten und wenig Reis in der Hauptsache von Brot.

Die Wasserkraft, welche die Mühle trieb, wurde von dem Zernafluß durch Stauung gewonnen und mit einem zweiten Wasserrad Drehmaschine, Häcksler, Maisruppler und Kreissäge betrieben. Später wurde auch die selbstgebaute Mohnsaat zu Öl verarbeitet.

Wenn auch Ende der achtziger Jahre eine allgemeine Entwertung hauptsächlich des Getreides in der ganzen Welt einsetzte und in Mazedonien damit alle übrigen Landeserzeugnisse unter den Erzeugungskosten verkauft werden mußten, so trug an dieser Entwertung die türkische Regierung mit Schuld, denn so tief unter die Erzeugungskosten fiel der Preis wohl nirgends in der Welt als wie damals in Mazedonien für alle Erzeugnisse. Die türkische Behörde kümmerte sich wenig mehr um die Ausfuhr als nötig war, um den Ausfuhrzoll ganz zu erfassen.

Daher kam es, daß man jede Art Fleisch pro Ocka, das sind $2^1/_2$ Pfund, für 50 Pfennig beim Schlächter kaufen konnte; ein Doppelzentner Weizen kostete 7 Mark, für einen Doppelzentner Gerste waren nur 4 Mark zu lösen. Allerdings behaupteten deutsche Händler, daß im mazedonischen Getreide soviel Steine und Sand mitgeliefert werden, daß man damit Straßen beschottern könne. Nach meinen Erfahrungen waren an diesen Zuständen die Saloniker Exporteure und die türkische Regierung Schuld. Es ist klar, daß ein einzelner landwirtschaftlicher Betrieb, noch dazu von einem Ausländer betrieben, machtlos den Mißständen gegenüber stand, die von der Regierung nicht behoben werden konnten.

Es ist auch selbstverständlich, daß jeder Geschäftsmann sich eine verständige Regierung wünscht, die das geschäftliche Leben fördert. Tüchtige Geschäftsleute wünschten sich oft an Stelle der türkischen eine bessere Regierung. Wenn auch eine andere Regierung nicht mehr hätte fördern können, als daß sie tüchtige Ausländer unterstützte, damit sie den Landeseingesessenen bessere Geräte und Maschinen in der Praxis auf eigene Rechnung vorführten, so wäre damit schon sehr viel getan gewesen für eine Bevölkerung, die noch so im Urzustand lebt wie die mazedonische.

Alle Welt wollte nun an den deutschen Landwirt Güter verpachten oder verkaufen, denn die türkischen Grundbesitzer hatten wohl den Versuch gemacht, die Wirtschaftsweise nachzumachen, hatten diesen Versuch aber bald aufgegeben. Es wurde von dem deutschen Landwirt ein angrenzendes türkisches Gut zugepachtet und von seinem eigenen Gutshof aus mitbetrieben; man hoffte, daß sich die Pachtbauern des türkischen Gutes durch das gute Beispiel anregen ließen, aber vergeblich. Erst als man unter Benutzung der schlechten türkischen Gebäude den deutschen Betrieb dicht bei ihren Wohnungen, also unter ihnen einrichtete,

[1]) Dieser Bericht ist von einem einfachen schwäbischen Bauern geschrieben und ist in Form und Inhalt völlig unverändert belassen worden, wie er uns zuging.

fingen sie langsam an, zu begreifen und manches nachzumachen, was die Pachtbauern des Deutschen ihnen längst vorgemacht hatten, was sie aber als Nachbarn nicht für nachahmungswert gehalten hatten. Die Geschäftsleute in den Städten hatten mehr Lust, Geld zu verdienen und ließen sich gerne raten. Petroleum-Motore, sogar eine Heißdampflokomobile, Müllereimaschinen usw. wurden auf ihren Wunsch immer bei deutschen Fabriken bestellt und dadurch häufig andere Fabrikate aus dem Felde geschlagen.

Es wird deshalb der deutsche Bauer, wo er immer arbeitet, Gelegenheit haben, das deutsche Fabrikat zu empfehlen und zwar noch mehr als der deutsche Kaufmann, der häufig an anderen Erzeugnissen mehr verdient als gerade an deutschen.

Es wurde von einem sehr tüchtigen Mazedonier einmal erwidert, als man denselben an Saloniker Kommissionäre wies: „Die wollen alle englische Maschinen verkaufen, und ich will eine deutsche Maschine haben."

Es ist zu wünschen, daß Deutsche aller Berufe ins Ausland gehen und fürs Vaterland mitwirken. Hoffentlich wird der deutsche landwirtschaftliche Betrieb in Mazedonien recht bald wieder aufgenommen und entstehen noch viele andere solche Betriebe dort; denn wenn der deutsche Landwirt dreißig Jahre lang seine Erzeugnisse billig verkaufen konnte, so ist anzunehmen, daß bei heutigen Preisen ein besseres Geschäft zu machen ist.

Daß viele Auslanddeutsche auf die Zeit sehnsüchtig warten, daß sie wieder zu ihrer früheren Tätigkeit zurückkehren oder an anderer Stelle eine solche neu anfangen können, ist selbstverständlich. Wenn Mazedonien frei würde, so wäre dieses Land ein Arbeitsfeld für alle Berufe.

Weltwirtschafts-Chronik.

Wirtschaftsstatistik vom 1.—31. Mai 1919.

Bearbeitet vom Bankprokuristen E. Auburtin-Berlin.

Banksätze.

Berlin	5 %	Madrid	4 %
London	5 %	Kopenhagen	5½ %
Paris	5 %	Stockholm 7 % bis 26. 4.	
Wien	5 %	dann	6½ %
Petersburg	6 %	Schweiz	5 %
Amsterdam	4½ %	Norwegen 6 % bis 12. 5.	
Bukarest	5 %	dann	5½ %
Rom	5 %	Brüssel	6 %

Ausweise der Zentralbanken.

Deutsche Reichsbank (in Millionen Mark).

	30. April	7. Mai	15. Mai
Goldbestand	1 756	1 750	1 725
Silberbestand	21	20	21
Darlehnskassenscheine	7 277	7 314	7 432
Wechsel und Schatzanweisungen	31 553	29 145	28 627
Lombard	8	9	8
Effektenbestand	130	125	124
Notenumlauf	26 629	26 722	26 958
Giroguthaben	14 537	12 256	11 290

Bank von England (in Millionen Pfund Sterling).

	8. Mai	15. Mai	22. Mai
Barvorrat	85,93	85,57	85,52
Guthaben der Privaten	115,16	111,48	110,33
Guthaben des Staates	23,69	22,81	26,1
Wechsel	79,48	77,98	80,38
Notenumlauf	76,78	76,49	76,54
Verhältnis der Reserven zu den Passiven	19,88	20,50	20,10

Bank von Frankreich (in Millionen Franken).

	1. Mai	8. Mai	15. Mai	22. Mai
Gold im Inland	3 569	3 569	3 570	3 571
Gold im Ausland	1 978	1 978	1 978	1 978
Silberbestand	310	308	308	307
Guthaben im Ausland	1 753	1 746	1 736	1 703
Wechsel	1 817	1 781	1 790	1 664
Vorschuß an den Staat	23 150	23 400	23 200	23 100
Vorschuß an die Verbündeten	3 595	3 605	3 610	3 615
Notenumlauf	34 100	34 430	34 324	34 134
Giroguthaben	3 384	3 438	3 308	3 200

Schweizerische Notenbank (in Millionen Franken).

	30. April	7. Mai	15. Mai	24. Mai
Goldbestand	420	420	431	430,8
Silberbestand	66	66	67	67,2
Wechsel	528	530	484	480,8
Lombard	40	41	41	39
Notenumlauf	963	935	902	878
Giroguthaben	105	124	132	137,4

Schwedische Reichsbank (in Millionen Kronen).

	12. April	19. April	26. April	30. April
Barbestand	287,7	287,6	287,5	287,4
Auslandsguthaben	132	136	133,5	134,3
Wechsel	197	163	338,1	353,2
Lombard	148	164		
Giroguthaben	—	—	—	—
Notenumlauf	720	712	689,3	722,2

Bank von Norwegen (in Millionen Kronen).

	15. April	22. April	30. April	15. Mai
Barbestand	148,8	148,7	148,7	148,6
Auslandsguthaben	68	68,2	69,1	74,8
Wechsel und Lombard	363	353	349,9	340
Giroguthaben	74	72,1	76,3	81
Notenumlauf	449	443	434	426

Niederländische Bank (in Millionen Gulden).

	19. April	26. April	3. Mai	10. Mai	17. Mai	24. Mai
Goldbestand	666	664	663	662	662	661,9
Wechselbestand	143	140	145	147	153	125,5
Lombard	206	226	232	226	229	212,3
Giroguthaben	91	92	—	—	—	—
Notenumlauf	1026	1035	1083	1062	1042	1024,8

Bank von Spanien (in Millionen Peseten).

	23. April	26. April	3. Mai	10. Mai	17. Mai
Goldbestand	2 261	2 261	2 261	2 261	2 261
Silberbestand	646	641	652	649	650
Wechsel	922	919	935	935	931
Lombard	—	384	408	419	411
Giroguthaben	1 148	1 156	1 123	1 109	1 102
Notenumlauf	3 517	3 520	3 521	3 530	3 530

Oesterreichisch-Ungarische Staatsbank
(in Millionen Kronen).

	23. April	30. April	7. Mai	15. Mai
Metallschatz	336	348	348	352
Escompte	2 808	2 808	2 808	2 809
Darlehen	9 237	9 249	9 223	9 221
Darlehnsschuld Österreichs	22 034	22 034	22 034	22 034
Kassenscheinforderung an Österreich	4 297	4 194	4 121	3 890
Kassenscheinforderung an Ungarn	2 460	2 400	2 359	2 226
Banknotenumlauf	39 102	39 439	39 462	39 649
Kassenscheinumlauf	6 757	6 595	6 480	6 115
Giroguthaben	6 583	6 398	6 533	6 710

Dänische Staatsbank (in Millionen Kronen).

	30. April
Gold und Silber	189,1
Auslandsguthaben	77,5
Wechsel	41,9
Lombard	200,1
Giroguthaben	106
Notenumlauf	434,1

New Yorker Clearinghouse Banken (in Millionen Dollar).

	5. April	12. April	19. April	26. April
Vorschüsse	4 809	4 842	4 939	4 910
Barvorrat	878	893	970	970
Depositen	4 163	4 136	4 136	4 178
Notenumlauf	37	37	38	38

Bank von Italien (in Millionen Lire).

	10. April
Barbestand	1 563
Wechsel	913
Vorschüsse	563
Depositen	814
Notenumlauf	9 326

Amtliche Devisenkurse am 31. Mai 1919:

Berlin.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Holland	555,—	170,—	Schweiz	274,—	80,—
Dänemark	329,—	112,50	Wien	55,45	85,—
Schweden	351,—	112,50	Madrid	258,—	80,—
Norwegen	345,—	112,50	Petersburg	—	216,—
Helsingfors	127¾	81,—			

Wien.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	175,75	117,60	Stockholm	628,—	132,30
Amsterdam	1075,—	198,40	Kristiania	520,—	132,30
Zürich	490,—	95,20	Rubelnoten	—	253,90
Kopenhagen	598,—	132,30			

London (vom 24. Mai).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	11,80	12,20	New York	46,5	49,25
Paris	30,10	25,50			

New York.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
London	48,45	48,71	Amsterdam	—	—,402
Paris	642,—	518,25			

Paris.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	248,—	208,31	Madrid	124,—	100,—
London	29,33	25,22	Konstantinopel	—	22,78
Zürich	126,75	100,—	New York	630,—	518,25
Rom	77,75	100,—			

Zürich.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	202,—	208,70	Stockholm	131,50	140,—
London	24,05	25,22	Kristiania	129,50	140,—
Rom	63,—	100,—	New York	516,—	518,25
Madrid	103,—	100,—	Wien	19,50	105,12
Kopenhagen	121,—	140,—	Petersburg	45,—	266,66

Stockholm.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	28,75	88,88	London	18,22	18,16
Amsterdam	153,65	149,99	Paris	62,75	72,—
Schweiz	76,—	72,—			

Kopenhagen.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	30,65	88,88	London	19,80	18,16
Amsterdam	167,25	149,99	Paris	67,50	72,—
Schweiz	83,—	72,—			

Amsterdam (vom 28. Mai).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	17,20	58,60	Stockholm	65,—	65,90
Wien	10,10	50,15	New York	254,—	246,—
Schweiz	49,75	47,70	London	11,87½	11,90
Kopenhagen	59,95	65,90	Paris	39,75	47,70

Handel und Wirtschaft.

Bearbeitet von Wilhelm Bürklin-Berlin.

Allgemeines.

Über die Lage des Baumwollmarktes gibt Economist vom 12. April interessante Einzelheiten:

Das erste Vierteljahr 1919 war für den Baumwollhandel eines der schlechtesten. Das Geschäft stand nahezu vollständig still. Die Preise für Fertigwaren fielen im Gegensatz zu den Preisänderungen für Rohbaumwolle von Woche zu Woche. Die Hauptgründe für diesen Niedergang des Baumwollhandels beruhen in der Annahme, daß die Preise für Baumwollwaren erheblich sinken werden, in der schlechten Lage des Kabelverkehrs, die den Abschluß von Geschäften sehr erschwert hat, und endlich in den Ausfuhrbeschränkungen nach neutralen, europäischen Ländern. — Während des 1. Vierteljahres ist amerikanische Baumwolle stark im Preise gesunken. Während am 3. Januar good middling Texas sich in Liverpool auf 22,04 d stellte, sank der Preis bis Ende März auf 16,18 d. Die Vorräte an Rohbaumwolle in Liverpool sind noch verhältnismäßig sehr gering. In leitenden Kreisen besteht die Ansicht, daß der Ertrag der amerikanischen Baumwollernte in dem am Ende Juli zu Ende gehenden Wirtschaftsjahr sich auf etwa 13 Millionen Ballen belaufen wird. Unter den amerikanischen Kreisen besteht ein starkes Bestreben, für das nächste Baumwolljahr die Anbaufläche zu verringern und nur ⅔ der Baumwollfläche unter Baumwollkultur zu stellen. Wenn es auch noch nicht feststeht, ob die Anbaufläche in diesem Maße

beschränkt werden soll, so ist doch sicher, daß mit einer Beschränkung von etwa 15 Prozent zu rechnen sein wird.

Über ägyptische Baumwolle steht der englischen Regierung die vollständige Kontrolle über die Preise und Vorräte zu. Die Baumwollfläche in Ägypten wurde von der Regierung beschränkt, doch steht es den Farmern für das nächste Jahr frei, den Umfang selbst zu bestimmen. Man fürchtet, daß die Preise für ägyptische Baumwolle sinken werden.

I. Europa.

Belgien. Holland hat mit Belgien ein Abkommen getätigt, nach dem im Juni d. Js. ohne holländische Gegenleistung 260000 Tonnen belgische Steinkohlen geliefert werden. Die belgische Regierung hat die Ausfuhr zwecks Hebung des Wechselkurses genehmigt. (Handelsblad vom 3. Mai.)

Das Gesetz über die Kriegsgewiunsteuer in Belgien umfaßt die Zeit vom 1. Juli 1914 bis zum 31. Dezember 1918, setzt für die ersten 10000 versteuerbaren Francs einen Satz von 20 Prozent fest, der sich für je 10000 Francs um 1 Prozent erhöht und bei 80 Prozent für einen Gewinn von über 600000 Francs stehen bleibt. Die Steuer wird bei den im Ausland oder in den Kolonien angelegten Kapitalien auf $^1/_4$ des Satzes ermäßigt. Weiterhin kommen zum Abzug die direkten Abgaben aller Art, die bereits in Belgien, in den Kolonien oder im Ausland bezahlt wurden. Ein Steueraufschub ist unter gewissen Bedingungen vorgesehen. (Sémaphore 8. IV. 1919.)

Dänemark. In Kopenhagen soll eine amerikanische Handelszentrale errichtet werden. Vertreter großer amerikanischer Firmen sind in Kopenhagen eingetroffen. Die Amerikaner, die bisher Barzahlung forderten, bieten jetzt hohen, fast unbegrenzten Kredit an. Sie hoffen, dadurch den dänischen Markt zu gewinnen. (Nachr. f. H., I. u. L. Nr. 89.)

Die hauptsächlichsten Verbände innerhalb der dänischen Landwirtschaft haben im Verein mit der Kgl. Landhusholdningsselskap beschlossen, einen gemeinsamen Landwirtschaftsrat zu bilden. Von den beteiligten Stellen sind insgesamt 12 Vertreter gewählt worden, welche als Landwirtschaftsrat in Tätigkeit treten werden. Nicht beteiligt an der Neugründung sind die Husmands- (Häusler) Organisationen. (Berlinske Tidende vom 3. Mai.)

Der Handelsminister brachte bei dem Folkething den Vorschlag ein, die jetzt geltenden Erleichterungen des Notenausgaberechts der Nationalbank dauernd beizubehalten. Zweck ist zu verhindern, daß dic Bank sich vor die Notwendigkeit gestellt sieht, in kritischen Zeiten Verhandlungen über die Änderungen der Bestimmungen für das Notenausgaberecht führen zu müssen. (Politiken 25. VI. 1919.)

Deutschland. Ende des Jahres 1918 hatten die Einlagen bei den deutschen Sparkassen, die bis zu Beginn des Krieges 20 Milliarden Mark betrugen, sich auf 33 Milliarden erhöht. Auf Preußen allein entfallen davon 22 Milliarden. In den Jahren 1910 bis 1914 stieg die Einlagesumme der gesamten deutschen Sparkassen jährlich um rund 1 Milliarde Mark, von 16,7 auf 20,5 Milliarden. In der Zeit von 1914 bis 1915 erfolgte kein Zuwachs, sondern es war zum Schlusse dieses Jahres ein Einlagebestand von 20,4 Milliarden, also von 100 Millionen weniger als Ende 1914 vorhanden. Mit dem allmählichen Wachsen der Inflation, aber auch mit der Flüssigmachung von Mitteln, die bisher in den kleineren und mittleren geschäftlichen und gewerblichen Betrieben von nunmehr eingezogenen Männern gearbeitet hatten, wuchsen die Sparkassenguthaben stark an. Es kamen ferner die bedeutenden Summen hinzu, die die Jugendlichen verdienten und die ihnen durch die behördlichen Maßnahmen in Form von Sparkasseuguthaben zum großen Teil erhalten wurden, und die Beträge, die die hochbezahlten Arbeiter, aber auch die vielen Kleinhändlerpreise crübrigen konnten. Ein sehr erheblicher Teil dieser Gelder stammt aus Erlösen für Waren- und Rohstofflager, so daß in den Sparkassenausweisen die allmähliche Liquidierung der Bestände unserer Volkswirtschaft zum Ausdruck kommt. (Deutsche Allgemeine Zeitung Nr. 247 vom 22. Mai 1919.)

England. Die Lage der englischen Tuchindustrie war während des ersten Vierteljahres 1919 sehr schlecht. Infolge des geringen Eingangs von Bestellungen, besonders wenig von Indien, konnte eine große Anzahl von Webstühlen nicht arbeiten, in den Webereibezirken machte sich daher eine große Arbeitslosigkeit geltend, und die Ausfuhr von Baumwollwaren ging erheblich zurück. Im erwähnten Zeitraum wurden 647 575 900 Yards gegen 1 066 589 500 Yards im ersten Vierteljahr 1918 und 1 273 936 300 Yards im ersten Vierteljahr 1917 ausgeführt. Die Ausfuhr nach Dänemark, Schweiz, Belgien, Griechenland und den Niederlanden hat sich etwas gebessert, dagegen ist diejenige nach Asien, Ägypten, China, den Straits-Settlements und Britisch-Südafrika stark gesunken. Während der letzten wenigen Wochen sind Aufträge aus China wieder eingegangen. Jedoch ist die Lage der Tuchfabrikanten noch immer sehr schlecht. Ebenso liegt der Baumwollhandel mit dem nahen Orient sowie mit Ägypten danieder.

Am 8. Mai wurde die Verordnung des Schatzamtes, der geltende Höchstpreis für Silber, an der Londoner Börse aufgehoben. Diese Maßnahme folgte auf die Aufhebung des New Yorker Höchstpreises. In englischen Finanzkreisen wird die Maßnahme begrüßt. Die Preise zogen in Londou wie auch in New York sofort an. Die Regierung hat mit Wirkung vom 1. April 1919 ab die Ausfuhr von Gold verboten.

Ein Gesetzentwurf betreffs staatliche Aufsicht über Bankenverschmelzungen ist dem Unterhaus zur Prüfung vorgelegt und veröffentlicht worden. Ihm zufolge ist zur Verschmelzung von Aktienbanken die gemeinsame Genehmigung des Schatzamtes und des Board of Trade erforderlich. Das gleiche gilt, wenn der Direktor einer Aktienbank gleichzeitig zum Leiter einer anderen Bank ernannt wird. Zur Prüfung soll ein Ausschuß eingesetzt werden, der die Pläne für die Bankverschmelzungen zu prüfen und dem Schatzamt und dem Board of Trade hierüber zu berichten hat. (Times 16. IV. 1919.)

Laut Beschluß des Kriegskabinetts sind alle Kontrollbestimmungen, die von der Admiralität, vom Kriegsministerium, dem Munitionsministerium und dem Board of Trade auf Grund des Reichsverteidigungsgesetzes über den Handel und die Verteilung bestimmter Waren erlassen waren, aufgehoben worden. Ausnahmen bleiben bestehen für: Fieberthermometer, ägyptische Baumwolle (die Kontrollbestimmungen hierüber bleiben bis zum 31. Juli 1919 in Kraft), Leinsamen, Brennmaterial, Glas, Heu und Stroh, Leder und Lederwaren, Petroleum, Grubenholz, Pottasche, Schwerspat, Terpentinersatzmittel und Wollwaren.

Das neue englisch-spanische Wirtschaftsabkommen enthält unter anderem folgende Bestimmungen: Großbritannien liefert Spanien monatlich 150000 Tonnen Kohlen, ohne sich jedoch dauernd verpflichten zu können, daß überseeische Kohlenstationen spanische Dampfer mit Kohle versorgen. Spanien gewährt Großbritannien einen Vorschuß von 50000000 Pesetas gegen Remittierung von Wechseln in gleicher Höhe durch englische Banken unter Garantie des englischen Schatzamtes sowie gegen Hinterlegung von Werten der englischen Schuldverwaltung in Pesetas. Dagegen gewährt Großbritannien Spanien bei der Einfuhr von Kohlen weitgehende Vergünstigungen, insbesondere einen Tarifrabatt gegenüber den übrigen Neutralen und wahrscheinlich auch Befreiung von der Verpflichtung, die Kohle in Pesetas mit Kursparität zu zahlen. Auch die Ausfuhr von Früchten, Weinen und anderen Nahrungsmitteln aus Spanien nach England soll begünstigt werden.

Die Mehrgewinnsteuer wird auch im kommendeu Finanzjahr erhoben, aber ab 1. Januar 1919 von 80 Prozeut auf 40 Prozent vermindert.

Dic Firmen, die sich mit der Herstellung uud dem Handel von Werkzeugmaschinen beschäftigen, haben sich zu der Machine Tool Trades Association zusammengeschlossen.

Auf Grund von Verhandlungen, die von Vertretern der Transportarbeiter mit den betreffenden Arbeitgeberverbänden stattgefunden haben, wurden ab 7. April 1919 die Lohnsätze für die Trimmer und alle am Land beschäftigten Arbeiter in britischen Häfen um 20 Prozent der augenblicklichen Löhne erhöht. Nach Bewilligung dieser Zulage von 20 Prozent beträgt die Lohnerhöhung gegenüber dem Frieden 116 Prozent.

Nachdem sich die Eisen- und Stahlindustrie in der National Federation of Iron and Steel Manufakturers vereinigt hat, schließen sich jetzt die Besitzer der Erzgruben in Großbritannien zu einem eigenen Verband, der Central Association of Ironstone Mine Owners, zusammen.

Die Ausfuhr von Kohle aus Großbritannien seit der Einführung der Kohlenrationierung durch die Verordnung vom 1. Juli 1918 bis Ende Februar 1919 gestaltete sich wie folgt:

	tons
Britische Kolonien	1 728 027
Frankreich und Französische Kolonien	11 296 369
Italien	2 264 492
Portugal und Portugiesische Kolonien	157 768
Südamerika	287 353
Schweden	671 096
Norwegen	746 600
Dänemark	697 610
Niederlande	79 328
Spanien	313 074
Andere Länder	214 692
Zusammmen	18 456 409

(Nachr. f. Handel, Industrie u. Landwirtschaft, Mai 1919.)

Finnland. Eine finnische Handelsabordnung bereist zurzeit Großbritannien, Frankreich, Italien und die Vereinigteu Staaten von Nordamerika zwecks Wiederaufnahme des gegenseitigen Handelsverkehrs. (Financial News 29. IV. 1919.)

Die Valutafrage hat sich derart zugespitzt, daß die Handels- und Industriekommission gezwungen ist, die Einfuhr sogar sehr wichtiger Waren auf möglichst geringe Mengen einzuschränken.

In Reval wurde eine estländisch-finnische Handelskammer gegründet.

Finnische Finanzkreise in London beabsichtigen die Errichtung einer finnländischen Bank unter Mitwirkung eines englischen Bankensyndikates.

Auf finnischen Werften sind zurzeit etwa 56 Schiffe im Bau, die hauptsächlich für Ostseefahrten bestimmt sind.

Frankreich. In Fiume wurde ein französisches Wirtschaftsbureau errichtet mit dem Zweck, die Handelsbeziehungen zwischen Frankreich, Kroatien und Slawonien zu unterstützen.

Durch Dekret vom 13. Mai werden die meisten Ausfuhrbeschränkungen aufgehoben. Kapital, Geldsorten, gewisse Arten von Lebensmitteln und Materialien, die dem Wiederaufbau dienen, bleiben von der Ausfuhr noch ausgeschlossen. (Ag. Econ. u. Fin. 14. V. 1919.)

Die Compagnie nationale des matières colorantes, die zusammen mit mehreren anderen französischen Firmen unter dem Schutze der französischen Regierung eine Art von Trust der Farbstoffabrikation in Frankreich bildet, wird in Rieux (Oise) in der dort soeben fertiggestellten großen Fabrik die Herstellung von künstlichem Indigo unternehmen. (Nachr. f. Handel, Industrie u. Landwirtschaft, 7. V. 1919).

Holland. Ein niederländisch-japanisches Handelssyndikat beabsichtigt mit Sitz in Osaka im fernen Osten Zweigniederlassungen zu errichten. Das Syndikat hat folgende Aufgaben: 1. Vermittlung des Handels zwischen Japan und Holland. 2. Verbürgung der Kreditfähigkeit japanischer Händler. 3. Beaufsichtigung der Güte japanischer Waren. 4. Übernahme von Agenturgeschäften für Holland. 5. Sicherung allgemeiner Maßnahmen. (Nieuwe Rotterd. Cour. 25. IV. 1919.)

Eine niederländische Handelskammer wurde in Buenos Aires errichtet.

Beim niederländischen Staatsrat ist ein Gesetzentwurf eingegangen, nach welchem Holland Frankreich einen Kredit von 25 Millionen Gulden gewährt für niederländische für den Wiederaufbau bestimmte Waren.

Italien. Ein amtliches italienisches Handelsbureau wurde in Madrid gegründet.

In Sofia wurde eine Agentur zur Wiederaufnahme der italienisch-bulgarischen Handelsbeziehungen gegründet. (Sofe 19. IV. 1919.)

In Mailand wurde ein Konsortium zur Verwertung von Rohhäuten gegründet.

Der ständige Arbeitsausschuß hat einen Gesetzentwurf gebilligt, der die allgemeine Einführung des Achtstundentages mit einigen Begrenzungen vorsieht. Das Gesetz tritt 1920 in Kraft.

Norwegen. Die norwegische Papierindustrie beabsichtigt die Errichtung von Papierfabriken in China.

Österreich. Das Studienbureau für die Nutzbarmachung der Wasserkräfte in Deutschösterreich hat seine Arbeiten wegen entgegengesetzter Interessen in den einzelnen Teilen des Landes eingestellt.

Schweiz. Die Errichtung einer Warenaustauschzentrale ist beabsichtigt.

Verhandlungen über Schweizer Einkäufe von australischer Wolle sollen gegenwärtig in London stattfinden.

Spanien. In Madrid wurde eine Bergbaugesellschaft mit einem Kapital von 3 750 000 Pesetas gegründet zwecks Ausbeutung der „Paca Mine".

Die Gründung einer Weinbörse ist beabsichtigt.

Der Staatsschatz wurde per 1. Mai zur Ausgabe von 75 Millionen Pesetas Schatzscheinen ermächtigt.

II. Asien.

China. Nach einem Bericht des kanadischen Handelsattachés soll China ein großer Absatzmarkt für kanadische Papierwaren sein. Die Entwicklung der Zeitungen, besonders in Südchina, macht die Einfuhr von Zeitungspapier sehr erwünscht.

Japan. Für Seide ist ein großer Preisnachlaß eingetreten. Ein Tan (= 8,45 Meter), das früher 60 Yen brachte, kostet heute nur 48. Die Vereinigung der Yokohama-Seidenhändler sah sich deswegen auf ihrer letzten Versammlung veranlaßt, Maßnahmen zur Verhinderung eines weiteren Preissturzes vorzuschlagen.

Mit einem Kapital von 15 Millionen Yen wurde eine Vereinigung sämtlicher Zelluloidfabriken gegründet. Die 87 bestehenden Gesellschaften wurden durch den nach dem Waffenstillstand eingetretenen Geschäftsrückgang stark betroffen.

Die Yokohama-Specie Bank hat in Batavia eine Filiale errichtet.

In Söul (Korea) soll eine Getreide- und Fondsbörse errichtet werden.

Niederländisch-Indien. Die Aussichten für Kautschuk für das Jahr 1919 sind nicht besonders günstig, da

die großen sichtbaren Weltvorräte vermuten lassen, daß der Verbrauch in nächster Zeit stark durch die Weltcrzeugung übertroffen werden wird.

III. Afrika.

Algerien. Der Spezialhandel erreichte im Jahre 1918 einen Wert von 1 322 891 000 Francs (davon 613 957 000 Francs Einfuhr und 708 934 000 Francs Ausfuhr) gegen 1 257 540 000 Francs im Jahre 1917.

Die Hauptpositionen der Ein- und Ausfuhr sind:

	1918 dz	1913 dz	Zu- oder Abnahme dz
Einfuhr:			
Zucker, roh	26 575	39 566	— 12 991
Zucker, raffiniert	263 668	344 936	— 91 268
Eisen und Stahl	96 525	839 586	— 743 061
Baumwollwaren	101 174	126 477	— 25 303
Papier und Papiermaterial	77 100	158 643	— 81 543
Ausfuhr:			
Roggen	692 589	1 166 435	— 473 846
Hafer	1 001 478	564 349	+ 437 129
Gerste	814 935	945 302	— 130 367
Datteln	93 835	66 187	+ 27 648
Feigen	174 956	86 724	+ 88 232

Britisch-Südafrika. Kali soll bei Klerksdorp in Transvaal gefunden worden sein. Zur Ausbeutung der Lagerstätten hat sich ein Syndikat in Johannesburg gebildet.

Die diesjährige Zuckerernte Natals dürfte die Rekordhöhe von 140 000 Tonnen erreichen. Die Händler in Natal haben bei den großen, schon vorrätigen Mengen Schwierigkeiten, noch weitere Vorräte aufzustapeln. Die Regierung ist gebeten worden, eine Ausfuhr bis zu 10 000 Tonnen zu gestatten.

IV. Nordamerika.

Kanada. Die Banken zeigen in der letzten Zeit große Ausdehnungsbestrebungen. The Royal Bank of Canada hat verschiedene Zweiggeschäfte in Süd- und Mittelamerika errichtet. Ferner eröffnete sie eine Filiale in Barcelona.

The Imperial Oil Co. kündigt an, daß sie eine weitere halbe Million Dollars für Aufsuchen von Ölfeldern in Kanada hergeben wird. Probebohrungen werden in den Albert- und Westmoreland-Distrikten vorgenommen.

Eine neue Stahlgesellschaft wurde mit einem Kapital von 15 Millonen Dollars in Toronto gegründet. Die Gesellschaft beabsichtigt, Erze aus Michigan zu verarbeiten.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Wollerzeugung und Wolleinfuhr in den letzten 10 Jahren (1. Juli bis 30. Juni):

Finanzjahr	Netto-Einfuhr: Wolle 1. und 2. Klasse lbs	Netto-Einfuhr: Wolle 3. Klasse (Teppichwolle) lbs	Erzeugung lbs	Zurückstellung für inländischen Verbrauch lbs	Feine Wolle: Zurückstellung für inländischen Verbrauch lbs	Feine Wolle: Prozentsatz ausländischer Wolle
1909/10	139 846 192	120 074 087	328 110 749	587 983 508	467 909 421	29,90
1910/11	45 414 054	84 027 888	321 362 750	450 804 692	366 776 804	12,38
1911/12	85 531 845	106 148 998	318 547 900	510 228 743	404 078 845	21,12
1912/13	80 883 313	109 983 781	304 043 400	494 913 494	384 926 713	21,00
1913/14	144 839 106	101 667 879	296 175 300	542 682 285	441 014 406	32,84
1914/15	236 631 246	64 192 249	290 192 000	591 015 495	526 823 246	44,91
1915/16	423 755 453	109 268 999	288 777 000	821 801 452	712 532 458	59,49
1916/17	302 869 173	67 672 671	288 498 600	656 892 094	589 219 423	51,40
1917/18	319 301 542	58 993 662	285 573 000	662 875 061	603 881 399	52,87
1918/19	—	—	299 921 000	—	—	—

Zwecks Übernahme der deutschen Farbstoffpatente wurde die Chemical Foundation gegründet. Die neue Gesellschaft wird selbst keine Farbstoffe herstellen, sondern nur den bestehenden Fabriken Lizenzen zur Ausbeute der Patente erteilen.

Ein Institut zur Erforschung von Drogen beabsichtigt man in New York zu errichten. Die Kosten gibt man mit 10 Millionen Dollars an.

V. Mittel- und Südamerika.

Mexiko. Nach amtlichen Angaben wurden im Jahre 1918 10 Millionen Tonnen Erdöl gewonnen.

Die Regierung hat mehr als 400 Minen in der Provinz Chihuahua ihren früheren Besitzern zurückgegeben. Die Minen waren während der revolutionären Wirren der letzten Jahre von ihren Besitzern aufgegeben und unter Staatsaufsicht gestellt worden.

Brasilien. Die britische Handelskammer in Sao Paolo hat aufeinanderfolgende Ausstellungen britischer Waren beschlossen. Jede Ausstellung dauert drei Monate. Die erste gilt der Textilindustrie.

Chile. Die gesamte Salpeterausfuhr der letzten drei Jahre stellte sich wie folgt:

	1. Juli bis 31. Januar 1918/19	1917/18 (in Tonnen)	1916/17
Tarapacá	15 152 645	17 233 335	15 163 865
Tocopilla	1 970 000	2 968 910	3 437 910
Antofastaga	13 164 979	13 528 085	12 989 801
Aguas Blancas	2 109 194	2 147 870	1 548 953
Taltal	2 510 360	2 946 023	3 361 250
Zusammen	34 907 178	38 824 223	36 501 779

Ekuador. Am Rio Negro wurden ölhaltige Ländereien entdeckt. Sie befinden sich auf dem Gebiet der Grenze von Brasilien, so daß man die Hoffnung hegt, daß sie bis in den Staat Amazonas übergreifen.

VI. Australien.

In Westaustralien wurden neue Steinkohlenlager entdeckt.

Die Einführung erhöhter Zollsätze soll von der Regierung geplant werden.

Eine Abordnung britischer Fabrikanten in Australien soll den Finanzminister ersucht haben, britischen Waren einen Vorzugszoll von mindestens 20 Prozent den anderen ausländischen Waren gegenüber einzuräumen.

Die Ausbeute der Mineralien in Tasmanien stellte sich im Jahre 1918 gegen das Jahr 1917 auf:

	1918		1917	
Gold	10 529	Unzen	14 496	Unzen
Silberbleierz	7 241	Tonnen	9 576	Tonnen
Blasenkupfer	5 559	„	5 845	„
Kupfer u. Kupfererz	444	„	771	„
Zinnerz	2 256	„	2 637	„
Kohle	60 163	„	63 412	„
Wolfram	155	„	172	„
Wismut	5	„	4	„
Osmiridium	1 607	Unzen	332	Unzen
Scheelit	216	Tonnen	69	Tonnen
Baryt	217	„	52	„
Eisenkies	5 106	„	7 686	„
Asbest	2 854	„	271	„
Zink	3 822	„	48	„
Ocker	100	„	—	„

Weltverkehr.

Bearbeitet von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

I. Landverkehr.

Europa.

Eine Kohlenbahn von Süd-Limburg zur Maas wird in einer Eingabe gefordert, die holländische Interessenten dem Minister van Waterstaat haben zugehen lassen. Eine Staatskommission hat den Vorschlag bereits geprüft. Als Endpunkt der Bahn und Kohlen-Umschlagshafen ist Maasbracht in Aussicht genommen.
(Tijdschrift voor economische Geographie, 15. V. 19, S. 198.)

Ein Expreßzug Amsterdam—Basel über Paris soll eingeführt werden und täglich verkehren. Die Reise soll 18 Stunden beanspruchen. Das Projekt ist als Konkurrenzplan gegen die durch Deutschland führende Verbindung Holland – Schweiz gedacht.
(Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz.)

Neue Bahnen über die Vogesen. Aus militärischen Gründen durchquerten bis 1914 nur zwei Eisenbahnlinien die Vogesen[1]): im Süden die Linie Paris—Belfort—Mülhausen und im Norden die Linie Paris—Lunéville—Zabern—Straßburg. Im Interesse der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Elsaß und dem Innern Frankreichs sollen nun weitere Eisenbahnlinien und Vogesendurchstiche erbaut werden. Durch die französischen Truppen ist eine neue Verbindung St. Dié—Saales bereits in Angriff genommen, eine 24 km lange Strecke, die St. Dié durch das Breuschtal mit Straßburg verbindet. Sie ist auf 17 Millionen Francs veranschlagt, da nur zwei kurze Tunnels zu bauen sind. — Die zweite Linie verbindet Epinal mit Mülhausen und Basel. Sie nimmt ihren Ausgang von der bereits erstellten Bahn Epinal—St. Maurice im oberen Moseltal, durchschneidet in einem 8 km langen Tunnel den Tête-des-neuf-Bois, mündet in das Tal von Urbeis und gelangt über Felleringen nach Wesserling. Sie setzt voraus, daß die Linie Epinal—St. Maurice verbessert und auf eine Strecke von 16 km zweigleisig ausgebaut wird. Die Verbindungsstrecke St. Maurice—Felleringen beträgt 14 km. Die Kosten sind auf 50 Millionen Francs veranschlagt. Es würde damit eine direkte Verbindung Antwerpen—Basel—Mailand hergestellt. Projektiert wird das Ergänzungsstück St. Dié—Markirch (13 km). Die Verbindung Nancy—Kolmar würde dadurch um 45 km verkürzt werden, die Strecke Epinal—Kolmar sogar um 72 km.
(Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz.)

Eine neue elektrische Überlandbahn zwischen der Schweiz und Frankreich ist zwischen Nyon und La Eure eröffnet worden. Die neue Verbindung zwischen dem Genfer See und den jenseits des Jura gelegenen französischen Ortschaften ist 27 km lang. Die Spurweite beträgt 1 m, die größte Steigung 60 pro mille, der kleinste Krümmungshalbmesser 50 m. Es wird Gleichstrom von 2000 Volt Spannung zum Betrieb verwendet. Die Bahn überwindet einen Höhenunterschied von 824 m.
(Elektrotrechnik und Maschinenbau.)

Der Durchschlag des Puymorens-Tunnels in den Pyrenäen ist kürzlich erfolgt. Er soll die Eisenbahnlinien von Nordfrankreich über Toulouse nach dem nordöstlichen Spanien durchführen und wird die Fahrzeit Paris—Barcelona von 21 auf 16 Stunden verkürzen. Die französische Strecke geht bereits bis Ax und gehört zu dem Netz der französischen Südbahn. Der Ausbau der spanischen Strecke über Puigcerda nach Ripoll oder Berga scheint indessen noch weit zurück zu sein. Dieser Tunnel ist indessen nicht der erste Pyrenäendurchstich[2]); im Februar 1915 ist bereits der 8 km lange Point-du-Midi-Tunnel der Eisenbahnstrecke Laruns-Jaca in Betrieb genommmen worden.
(Ztschr. d. Ver. deutsch. Ingenieure.)

Eine neue Bahnlinie Preßburg—Fiume, die unter internationaler Kontrolle stehen soll, ist im Interesse des Tschechenstaates von der Entente-Versammlung in Versailles in Aussicht genommen.
(Weltwirtschaft-Ztg., 23. V. 19, S. 488.)

Die größte vollspurige Eisenbahn-Gewölbebrücke der Welt über den Öre-Elf (Schweden). Durch die neue Eisenbahnbrücke über den Örefluß ist das letzte Hindernis, die schweren Staatseisenbahnlokomotiven bis Vännäs durchzuführen, überwunden. Die nördliche Stammbahn kreuzt den Örefluß ungefähr 4 km nördlich der Station Nåvker. Die Kosten waren Anfang 1914 auf 850000 Kronen veranschlagt. Auf Grund der Steigerung der Baustoffpreise und Arbeitslöhne werden sich die wirklichen Kosten auf etwa 2100000 Kronen belaufen.

Die neue Öreflußbrücke ist mit ihrer Spannweite von 90,7 m des großen Gewölbebogens über den Fluß die größte vollspurige Eisenbahnbrücke der Welt. Bisher nahm diese Stelle die österreichische, mit 85 m über den Isonzo gewölbte Brücke bei Görz ein. Diese Brücke wurde aber von den Italienern während des Krieges gesprengt. Die überhaupt größte bis jetzt ausgeführte gewölbte Eisenbahnbrücke ist die schweizerische mit 96 m über das Plessurtal bei Langwies an der schmalspurigen Bahn Chur-Arosa. Wenn man von der gewölbten Brücke absieht, die zwischen 1370 und 1377 in 72 m Spannung über die Adda bei Trezzo erbaut wurde (gesprengt im Kriegsjahr 1916), so wurden bis 1900 Brücken über 67 m Spannweite überhaupt nicht gebaut. Zwischen 1900 und 1913 wurden außer der vorgenannten Isonzobrücke verschiedene große gewölbte Straßenbrücken gebaut wie die 85 m weit gewölbte in Luxemburg, die 90 m weit gewölbte in Plauen im Vogtland (Sachsen), die 97,5 m weit gewölbte der Grafton Bridge in Auckland auf Neuseeland und die 100 m weit gewölbte Eisenbetonstraßenbrücke Ponte del Risorgimento über den Tiber in Rom, welch letztere überhaupt die größte gewölbte Brücke der Welt aus Steinmaterial ist.
(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenbahn-Verw., 3. V. 19, S. 342.)

Neue Bahnbauten in Finnland erfolgen gegenwärtig auf folgenden Strecken:

Åbo—Nystad, 66 km, mit einer 6 km langen Kleinbahn nach Nådendal,
Idensalmi—Ylivieska, 154 km,
Matkaselkä—Suojärvi, 124 km,
Uleåborg—Nurmes, 271 km, mit einer Verbindungsbahn nach Kajana von 25 km.

Die letztere Linie geht von Nurmes nordöstlich nach Sotkamo, Vasla und Uleåborg. Von Kontiolahti wird eine Nebenstrecke nach Kajana gebaut, wodurch die Uleåborg-Nurmes-Bahn mit der Savolaksbahn verbunden wird.

Die Hiitola-Raasuli-Bahn, auf der schon ein provisorischer Verkehr stattfindet, dürfte im Herbst 1919 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.
(Hufvudstadsbladet, 10. IV. 19.)

Asien.

Bahnprojekt Euphrat—Mittelmeer. Die beendeten militärischen Operationen in der asiatischen Türkei haben die Aufmerksamkeit Englands erneut auf die Möglichkeit einer direkten Bahnverbindung zwischen dem Mittelmeer und dem Persischen Golf gelenkt. Die Entfernung von Maan an der Hedschasbahn nach Basra beträgt etwa 700 Meilen; während das Land nordwärts bei dem Busen von Alexandrette und

---

[1]) Vgl. den Aufsatz von Dr. Mez: „Der Vogesendurchstich“ im Maiheft 1913, S. 47.

[2]) Vgl. den Aufsatz von Alb. Bencke: „Die Frage der Transpyrenäenbahnen“ (mit Kartenskizze) im Maiheft 1911, S. 60.

von dort ostwärts längs des Euphrattales fruchtbar und reich bebaut ist, besteht die Strecke, durch welche eine Schienenverbindung auf kürzestem Wege zu führen wäre, aus Wüste und unrentabler Steppe. Um die Bahn für das Wirtschaftsleben nutzbar zu machen, müßte sie dem Euphrat folgen, dessen unteres Stromgebiet der Kornspeicher der Welt genannt wird. Die Bauschwierigkeiten dort sind gering; vom Mittelmeer beträgt die Entfernung nur 130 Meilen, von denen bloß etwa 40 Meilen eine Höhe von ungefähr 1000 Fuß über dem Meeresspiegel erreichen; es bedarf keiner kostspieligen Kunstbauten, weder sind starke Steigungen zu überwinden noch Tunnels zu bohren. (Der neue Orient, Bd. IV, S. 387.) — Der schon vor Jahren erörterte, auch an dieser Stelle[3]) kritisierte Plan hat durch die geänderten politischen Verhältnisse von seinem phantastischen Charakter nichts verloren. Nur politisch-militärische Erwägungen könnten den Bau vielleicht rechtfertigen; wirtschaftlich wäre er ein Nonsens, denn die Wüstenbahn würde weder auf einen Passagier- noch auf einen irgendwie nennenswerten Güter-Durchgangsverkehr rechnen können, da der Seeweg von Basra zum Mittelmeer trotz der Abgaben im Suezkanal unter allen Umständen billiger sein würde.

Keine Internationalisierung der chinesischen Bahnen. Der Vorschlag der Internationalisierung der chinesischen Eisenbahnen soll fallen gelassen sein, hauptsächlich wegen des sehr starken Widerstandes des chinesischen Finanzministers. (Financial News, 7. IV. 19.)

Afrika.

Eine Röhreneisenbahn durch die Straße von Gibraltar an Stelle der neuerdings wieder viel erörterten Untertunnelung der Meerenge[4]) empfiehlt der spanische Ingenieur Carlos Mendoza. In 20 bis 25 m Tiefe unter der Wasseroberfläche soll eine Rohrleitung gelegt werden, die auf beiden Seiten der Meerenge fest verankert ist und durch schwimmende Bojen von 2000 t Wasserverdrängung, in Abständen von 500 m, in der Schwebe erhalten bleibt. Diese Rohrleitung soll aus 28 zusammengefügten Teilstrecken bestehen und eine Gesamtlänge von 14 km haben. Zur Durchfahrt würden elektrische Selbstfahrer in Gestalt von Torpedos Verwendung finden, die die Beförderung der Reisenden, der Post und von Gepäckstücken kleineren Umfanges in etwa 15 Minuten bewerkstelligen würden. Auf beiden Seiten der Meerenge müßten kleine Häfen angelegt werden, um die Mündungen der Rohrleitung in kleine Tunnels zu leiten, welche zum Ausgang führen. Das Gesamtgewicht einer Doppelrohrleitung würde sich auf etwa 160 000 t und die Ausgaben für die Anlage auf etwa 200 Millionen Pesetas belaufen.

(Weltwirtschafts-Ztg., 23. V. 19, S. 493.)

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Kongostaat[5]). Der Güterverkehr der Katangabahn hat sich von 253 985 t i. J. 1913 auf 576 673 t i. J. 1916 gehoben, also in drei Jahren mehr als verdoppelt und 1916 reichlich das Siebenfache des Güterverkehrs der Kongobahn — 81 061 t (1916/17) — erreicht, obwohl diese auf ihr 19. Betriebsjahr zurückblicken konnte. Die Ausbeute der Kupfergruben der Union Minière im Katangabezirk hat sich von 1014,7 t Kupfer i. J. 1911 auf 21 882,1 t i. J. 1916 gesteigert; die entsprechenden Wertziffern: 1 834 041 und 63 895 691 Franken, zeigen eine noch kräftigere Steigerung. Das Eisenbahnprogramm der Zukunft enthält die Linien Katanga-Léopoldville, 1850 km, Katanga-Angola, 600 km, behufs Verlängerung der portugiesischen Benguellaeisenbahn[6]), Pweto-Ankoro, 300 km, Kabalo-Pania Mutombo-Lusambo, 450 km, zur Verbindung des Lualaba mit dem Sankuru und Kasai; Stanleyville-Mahagi mit Abzweigung nach den wertvollen Goldbezirken von Kilo und Moto, 900 km; Bumba (am Kongo-)Nil, 1260 km; durch die Ackerbau- und Bergbaubezirke von Uelle (Uellebahn).

(Charles Kuck: „Belges! Connaissons notre Congo!“)

Amerika.

Das Eisenbahnnetz Brasiliens weist zurzeit eine Gesamtlänge von 30 102 km auf. (Financial News, 1. V. 19.)

II. Wasserverkehr.

a) Seeschiffahrt.

Allgemeines.

Welthandelsflotte und Weltschiffbau 1900—1919. Angesichts der weitgehenden Umwandlung in der Geltung der einzelnen führenden Staaten auf den Meeren, die teils schon in letzter Zeit eingetreten ist, teils noch bevorsteht, dürfte die nachfolgende Tabelle besonderes Interesse verdienen. Bei den häufig einander stark widersprechenden statistischen Angaben aus den einzelnen Ländern sind die einzelnen Zahlen zwar nicht unbedingt zuverlässig; es sind aber überall die glaubhaftesten benutzt worden, und das Gesamtbild bleibt in jedem Falle zutreffend. Den Angaben über die gesamte Weltflotte sind diejenigen über die wichtigsten Einzelländer zugefügt:

1. Die Welt-Handelstonnage (in 1000 Br.-Reg.-T.)

Jahr	Welt	England	Ver. Staaten	Japan	Deutschland	Norwegen	Frankreich	Italien	Holland
1900	29 044	14 261	2053	575	2650	1641	1351	984	530
1905	36 001	17 010	2649	874	3565	1776	1728	1189	702
1910	41 915	19 012	2762	1149	4333	2015	1882	1321	1015
1914 (Juni)	46 409	20 524	4430	1826	5239	2529	2286	1430	1472
1918 (Dezbr.)	?	17 023	7956	2672	2645	1865	1498	1489	1328

2. Der Welt-Handelsschiffbau (in 1000 Br.-Reg.-T.).

Jahr	Welt	England	Ver. Staaten	Japan	Deutschland	Frankreich
1901	2618	1525	433	37	218	178
1902	2503	1428	379	27	214	192
1903	2146	1191	381	35	184	93
1904	1988	1205	238	33	252	81
1905	2515	1623	302	31	255	73
1906	2920	1828	441	42	318	35
1907	2778	1608	475	66	275	61
1908	1833	930	305	60	208	83
1909	1602	991	210	52	129	42
1910	1958	1143	331	30	211	80
1911	2650	1804	172	44	330	125
1912	2902	1739	284	58	383	111
1913	2736	1932	276	65	424	176
1914	2394	1684	201	86	nicht	114
1915	1542	651	272	106	ver-	41
1916	1838	582	521	233	öffent-	38
1917		ca. 700	818	ca. 364	licht	
1918	5447	1628	3033	490		14
nur 1. Quartal (!) 1919	7796	2245	4186	255	—	110

Die Schiffbautätigkeit der Welt umfaßte am 31. März 1919 unter Anrechnung der Handelsfahrzeuge über 100 Br.-T. 2502 Schiffe mit 7 796 266 Br.-Reg.-T., die auf Werften lagern. — Der Schiffbau Deutschlands, über den Angaben nicht zu erhalten waren, ist in der Berechnung nicht berücksichtigt. — Die Quartalsleistung vom Januar bis

---

[3]) Vgl. Maiheft 1911, S. 89.
[4]) Vgl. Märzheft 1919, S. 99.
[5]) Vgl. die Kartenskizze auf S. 87 im Maiheft 1911.
[6]) Vgl. Maiheft 1919, S. 162.

März 1919 ist geradezu ungeheuerlich nnd rückt die Gefahr einer drohenden Überproduktion in unmittelbarer Nähe[7]). Im übrigen verteilten sich die 2502 Schiffe folgendermaßen auf die wichtigsten Nationen:

	Zahl der Schiffe	Br.-Reg.-T.
Vereinigten Staaten	1155	4 185 523
England	657	2 254 845
Brit. Dominions	184	303 088
Japan	74	254 835
Holland	87	182 308
Italien	59	135 034
Spanien	41	122 285
Frankreich	33	109 795
Schweden	73	100 123
Norwegen	162	67 061
Dänemark	38	50 929

(Lloyds List.)

— In England ist die Schiffserzeugung beträchtlich zurückgegangen, hauptsächlich infolge der wiederholten großen Streiks und der Verkürzung der Arbeitszeit. Vom 1. November 1918 bis 30. April 1919 wurden nur 331 620 Tonnen fertiggestellt, gegen 703 125 Tonnen in derselben Zeit des Vorjahrs. (Wirtschaftsdienst, 13. VI. 19, S. 459.) — Demgegenüber wächst die Produktion in den Vereinigten Staaten noch immer: allein im Mai wurden dort 136 Schiffe mit 768 025 Tonnen (vermutlich dead weight tons) neu in Dienst gestellt und 137 Schiffe mit 705 058 Tonnen vom Stapel gelassen. Man hofft in den U. S. A. 1919 nicht weniger als 4½ Millionen Tonnen neu herzustellen, also voraussichtlich 5—6 mal so viel als England!

(Deutsche Allgem. Ztg., 10. VI. 19.)

Der Suezkanalverkehr 1918 läßt gegenüber dem Vorjahr eine Belebung erkennen. Auf der Pariser Generalversammlung der Aktionäre wurden am 16. Juni folgende Zahlen bekannt gegeben: Schiffsverkehr 2522 mit 9 251 601 Tonnen (i. V. 2353 mit 8 368 918 Tonnen); Roheinnahmen 92 969 910 Francs (i. V. 72 019 027); Ausgaben 36 615 776 Francs (i. V. 37 148 815); Dividende 20 (13) Prozent. — Das Jahr 1919 brachte mit dem Ende des Krieges einen starken Aufschwung des Verkehrs: seit Neujahr 1919 durchfuhren den Kanal im Monatsdurchschnitt 1 123 538 Tonnen gegen 770 066 im Vorjahr und 1 669 490 Tonnen im letzten Friedensjahr 1913. (Weser-Zeitung, 25. VI. 19.)

Europa.

Der Bestand der deutschen Handelsflotte nach Annahme des Versailler Friedensdiktats. Nachdem Deutschland die Friedensbedingungen der Entente angenommen hat, wonach es alle über 1600 Tonnen großen Schiffe und die Hälfte der Fahrzeuge zwischen 1000 und 1600 Tonnen ausliefern soll, so wird die künftige Handelsflotte sich aus 3755 Schiffen von zusammen 724 944 Br.-Reg.-T. zusammensetzen, nämlich:

bis 1000 Tonnen:	Rauminhalt:
2270 Segelschiffen	160 471 Br.-Reg.-T.
330 Seeleichtern	101 883 „
1040 Dampfern	326 907 „
3649 Schiffen	589 263 Br.-Reg.-T.

über 1000 Tonnen:	Rauminhalt:
8 Seglern	10 912 Br.-Reg.-T.
98 Dampfern	124 761 „
106 Schiffen	135 673 Br.-Reg.-T.

Diese Tonnage genügt nicht einmal, um auch nur Deutschlands bisherigen Ostseehandel aufrechtzuerhalten, ganz abgesehen davon, daß es sich um lauter kleine, für große Fahrt ungeeignete Schiffe handelt.

(Schiffahrt-Ztg., 22. V. 19.)

[7]) Vgl. die Ausführungen auf S. 194 des Juniheftes, die durch die jüngsten Lloyd-Zahlen in eine noch grellere Beleuchtung gerückt werden.

Christianssand als erster norwegischer Freihafen. Christianssand soll noch in diesem Jahre zum Freihafen ausgebaut werden. Es sind Pläne ausgearbeitet worden, wonach der Ausbau 6—7 Millionen Kronen kosten soll. Die Hälfte soll der Staat, die Hälfte die Stadt übernehmen. Christianssand liegt besonders günstig tür die Verschiffung überseeischer Güter nach verschiedenen Ostsee- und Nordseehäfen. Insbesondere rechnet man dabei wahrscheinlich auch auf die Vermittlung des überseeischen Handels für Deutschland, da Christianssand für einen Verkehr nach Hamburg und Bremen sehr vorteilhaft liegt.

(Schiffahrt-Ztg., 24. V. 19.)

Neue norwegische Dampferlinien nach Finnland. Die große Reedereifirma Fred Olsen & Co. in Christiania ist im Begriff, eine neue Linie zwischen den Häfen im nördlichen Norwegen und Helsingfors bzw. Abo zu errichten. Außerdem will die neue Intertransport Baltic Linie in Christiania einen Verkehr nach Finnland unterhalten.

(Schiffahrt-Ztg., 8. V. 19, S. 7.)

Neue dänische Dampferlinie nach Finnland. Man plant in Dänemark die Errichtung einer neuen Dampferlinie zwischen Veile—Kopenhagen—Schweden-Finnland. Veile soll Sammelplatz für Güter von Jylland werden. Das Projekt hat großes Interesse gewonnen und hat Aussicht, verwirklicht zu werden. (Schiffahrt-Ztg., 8. V. 19, S. 7.)

Eine schwedische Dampferlinie nach Island wird in Erwägung gezogen. Ein Vertreter der isländischen Interessenten hat Schweden aufgesucht, um Fühlung zu nehmen. Er äußerte die Ansicht, daß die Dampferlinie am besten von einem schwedischen Konsortium gegründet werde und daß das Unternehmen sehr einträglich werden könne, da Island einer großen Menge schwedischer Exportartikel bedürfe und selbst seine Produkte nach Schweden zu exportieren gedenke. (Schiffahrt-Ztg., 22. V. 19.)

Ein Ausbau des Industriehafens von Bari wird von der „Union Industrielle Italo-Française“ geplant. Ein Bau von mehr als 3½ km Dämmen zum Schutze des neuen Bassins ist vorgesehen sowie der eines Vorhafens von 9 bis 15 m Tiefe, einer beträchtlichen Ausdehnung und mit einem großen Bassin. Ferner sieht das Projekt lange Kais mit Schuppen, elektrischen Kränen, Schienenwegen und dergleichen vor. Der Voranschlag lautet auf 95 Millionen Lire fest, von denen der größte Teil vom Staat, der Rest von der Provinz, der Gemeinde von Bari und interessierten anderen Gemeinden und von der Konzessionsgesellschaft getragen werden soll. Die Anlagen werden innerhalb 12 Jahren nach Friedensschluß beendigt sein. Die Finanzierung und Ausführung der Arbeiten ist gesichert.

(Agence économique et financière, 26. IV. 19.)

Asien.

Singapur als Ausgangshafen neuer Dampferlinien. Infolge des mächtigen Aufschwungs des Handels zwischen Singapur und den Ver. Staaten waren während der letzten Jahre Transportschwierigkeiten eingetreten. Dieser Umstand hat dazu geführt, mehrere neue Dampferverbindungen zwischen ostasiatischen und amerikanischen Häfen ins Leben zu rufen, die in der Hauptsache von Singapur ausgehen. Die japanische „Nippon Yusen Kaisha“ läßt Dampfer zwischen Japan, Singapur, Kalkutta, Kolombo, Durban, Kapstadt und New York verkehren, die „Pacific Steamship Co.“ zwischen Seattle, Kobe, Hongkong und Singapur; den gleichen Verkehr beabsichtigt die japanische „Ozean Transport-Gesellschaft“ wie auch die „Toyo Kisen Kaisha“; die amerikanische „Pacific Mail Steamship Co.“ sendet Dampfer über Manila, Singapur, Kalkutta nach St. Francisco, und die großen Schiffe der beiden holländischen Linien „Rotterdam Lloyd“ und „Steamship Co. Netherland“ sollen jetzt zwischen Java, Singapur und St. Francisco laufen.

(Der neue Orient, Bd. V, S. 46.)

Neue japanische Schiffahrtspläne. „Osaka Chosen Kaisha“ hat ihren schon bestehenden Europa-Linien Japan—Marseille und Bombay—Genua eine dritte, Colombo—Port Said—London, folgen lassen. (Der neue Orient, Bd. V, S. 51.) — Ferner hat eine Anzahl kleiner japanischer, im Kriege gegründeter Schiffahrtsgesellschaften sich vereinigt zu einer Internationalen Dampfergesellschaft (Kokusai Kisen Kaisha), die über 300000 t verfügt und die Regierung um Subsidien ersucht hat. Ihre fünf in Aussicht genommenen Dampferlinien werden vorwiegend bisher britisches Schiffahrtsgebiet durchschneiden:

1. Yokohama, Panama, New York, südamerikanische Häfen, Kapstadt, Durban, Kalkutta, China, Yokohama.
2. Kalkutta, Straits, China, Japan, Panama, New York und denselben Weg zurück nach Kalkutta.
3. Wladiwostok, Japan, New York und zurück.
4. Yokohama, Konstantinopel, Odessa, Marseille, London, Hamburg, Riga und zurück.

(Daily Express, 14. V. 19.)

Afrika.

Eine neue holländische Dampferlinie nach Südafrika wird vorbereitet. Anscheinend sind die „Holland-Amerika-Linie“, die Dampfergesellschaft „Nederland“, der „Rotterdamsche Lloyd“ und „Nievelt Goudriaan & Co.“ daran interessiert. Die erste Abfahrt wird womöglich noch in diesem Jahre stattfinden. Es werden Unterhandlungen mit der südafrikanischen Regierung geführt.

(Deutsche Wochenzeitung für die Niederlande.)

Amerika.

Freihafen-Erklärung aller kalifornischen Häfen. Der Staat Kalifornien hat beschlossen, daß sämtliche kalifornischen Häfen vom 1. Januar 1920 ab (vom Standpunkt der Schiffahrtsabgabe) als Freihäfen betrachtet werden sollen.

(Schiffahrt-Ztg., 6. V. 19.)

Der Ausbau des Hafens von Vancouver ist von der Regierung mit einem Kostenaufwand von 2500000 Dollar beschlossen worden. (Times, 14. V. 19.)

Eine brasilianische Dampferlinie Rio—San Francisco wird von der brasilianischen Regierung lebhaft betrieben. Zwischen Brasilien und den U. S. A. werden Verhandlungen gepflogen. Es soll monatlich eine Abfahrt von San Francisco und von Rio stattfinden und der Dienst entsprechend der Notwendigkeit vergrößert werden.

(Schiffahrt-Ztg., 22. V. 1919.)

Ein neuer Handelshafen in Comodoro Rivadavia (Argentinien). Die argentinische Wasserbauabteilung unterbreitete dem Ministerium für öffentliche Arbeiten Pläne für den Bau eines Handelshafens in Comodoro Rivadavia, wo die Ölfelder der argentinischen Regierung liegen. Es wurden 1918 185705 metrische Tonnen Öl verschifft und 34000 Tonnen Waren geladen und entladen; 120 Schiffe und 1300 Passagiere verkehrten. Zurzeit bestehen dort keine Hafenanlagen; die Ladungen werden in kleine Boote umgeladen. Der Plan mit einer Kostenschätzung von 1790000 Pesos wird empfohlen; er sieht eine Mole von 100 m Länge und 12 m Breite vor, so daß Leichter und Schlepper längsseits jederzeit anlegen können.

(Board of Trade Journal, 17. IV. 19.)

b) Binnenschiffahrt.

Europa.

Ein Maas-Mosel-Kanal wird von einem belgisch-luxemburgischen Komitee geplant. (Der Rhein, 2. V. 19, S. 107.)

Die Verbesserung der Verbindung Amsterdams mit dem Rhein wird in Holland durch „Geldersche Vallei“ angestrebt. Der Merwedekanal soll durch den neuen Kanal, der die Geldersche Vallei durchschneidet, entlastet werden. (P. W. Scharroo in „Militaire Spectator“, Februarheft 1919.)

Polnische Kanalpläne. Das polnische Ministerium für öffentliche Arbeiten berief die Vertreter politischer und wirtschaftlicher Vereinigungen der großen Städte sowie eine Anzahl von Sachverständigen zu einer Konferenz über den Ausbau des Kanalnetzes im Weichsel- und Warthegebiet. Die Pläne erstrecken sich auf den Bau eines neuen Kanals von der Warthe bis zur Netze bei Bromberg zwecks Schaffung einer Kanalverbindung nach Danzig, sowie auf den Bau eines Kanals von Warschau durch die Bzura zur Warthe über Posen bis zur Oder, ein Projekt, das hauptsächlich aus politischen Gründen ins Auge gefaßt ist. Auch ein Ausbau der Weichsel bis zum Kohlengebiet an der Przemsa, ferner eine Regulierung des Bug und des Pripet zur Gewinnung einer bequemeren Verbindung mit der Ukraine und die Herstellung einer Wasserstraße nach Lodz befinden sich unter den Plänen.

(Schiffahrt-Ztg.)

Die Wasserstraßenpläne der Schweiz[7]**.** Am 4. Mai hat das schweizerische Volk durch Volksabstimmung mit erdrückender Mehrheit die Einschaltung eines neuen Artikels 24 in die Bundesverfassung beschlossen: „Die Gesetzgebung über die Schiffahrt ist Bundessache.“ Das Programm, dessen Ausführung dem Bund zufällt, zerfällt in den Ausbau der schweizerischen Wasserwege und die Förderung des Ausbaus der anschließenden Wasserstraßen der Nachbarländer. Die schweizerischen Großwasserstraßen für 1000- und 600-t-Schiffe weisen ohne die Binnenseen eine Ausdehnung von 955 km auf 1200 km auf. Abgesehen von der Verbesserung der schon bestehenden Wasserstraßen ist u. a. die Verschiebung des Endpunktes der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee beabsichtigt, ferner die Verbindung des Bodensees mit dem Genfer See durch einen Mittellandweg Bregenz—Genf von 413 km Länge, der Ausbau des Glatt-Limmat-Linth-Wasserstraßennetzes mit 154 km Länge, der Ausbau des Lorzennetzes mit 125 km, die Schaffung des Mittelaareweges von Bern nach Biel und des Tessinnetzes mit 72 km. Die Durchführung dieser Bauarbeiten würde die Schweiz in den Besitz von 724 km Großwasserwegen für 1000-t-Schiffe (Rheingebiet) und von 231 km Großwasserwegen für 600-t-Schiffe (Rhone- und Pogebiet) setzen und zusammen etwa 230 Millionen Francs kosten. Dazu kommen die kleineren Stichkanäle und die bei obigen Zahlen nicht mitgezählten Binnenseen. — Der Schwerpunkt des Plans liegt in den Abmachungen mit den Nachbarstaaten wegen des Ausbaus der anschließenden Wasserwege. Bis zum Meer würden die neuen Wasserwege betragen: Rhein (Basel—Hoek van Holland) 861 km, Rhone (Genf—Marseille) 540 km, Tessin—Po (Locarno—Venedig) 533 km, Donau (Stein a. R.—Sulina) 2810 km. Für die Rheinschiffahrt wird erstrebt, die Befahrbarkeit des offenen, hindernisfreien Stromes auf dem Wege der Niederwasserregulierung durchzuführen, vermittels Einschänkungsbauten zur Erlangung einer Mindestfahrtiefe von 2 m an 318 Tagen des Jahres für Kähne bis zu 2500 Tonnen Ladevermögen und Raddampfer bis zu 2000 Pferdekräften. Das Rhoneprojekt sieht die Schiffbarmachung der Oberrhone für 600-t-Schiffe durch eine Kanalisierung der Strecke Chèvres bei Genf bis zur Mündung der Saone vor. Für die Wasserstraße Tessin–Po bedarf es nur noch einer 74 km langen Wasserstraße vom Lago Maggiore (bei Sesto Calende) bis Mailand. Von italienischer Seite sind die Vorarbeiten für den Anschluß Mailands an den Po im Gange. Um im Nordosten den Anschluß der schweizerischen Wasserstraßen an die Donau zu gewinnen, müßte die Herstellung eines 160 km langen, für 1000-t-Kähne befahrbaren Schiffahrtskanals Ulm—Tuttlingen—Radolfszell erreicht werden. (Ztg. des Ver. dtsch. Eisenb.-Verwalt.) — Von Schweizer Seite wird ferner die Internationalisierung des auf Schweizerboden liegenden Teilstückes des Doubs verlangt, welcher Fluß mit Wasserstraßenverbindungen zur Saone und zur Loire

[7]) Vgl. den Artikel im Jahrg. 1914/15, S. 272.

vom Standpunkt des internationalen Verkehrs mit dem Rhein und der Rhone in Wettbewerb treten könnte. Wird der Doubs internationalisiert, so wird es leichter sein, seine Wasserkraft auszubeuten und ihn als Wasserstraße zwischen der Schweiz und Frankreich zu benutzen; zu diesem Behufe müßte er reguliert oder kanalisiert werden.

(Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz.)

Wasserstraßenpläne in Oberitalien. Die oberitalienischen Provinzen und Stadtbehörden haben die Schaffung eines Kanals Turin—Novara—Mailand beschlossen. Geplant wird außerdem ein Kanal Turin—Chivasso—Novara—Barnaga zum Anschluß an den Kanal von Mailand zum Lago Maggiore. (Corriere della Sera.)

Projekt eines Kanals über die Apenninen. Savona ist als Ergänzungshafen zu Genua, ähnlich wie Cette zu Marseille, aufzufassen. Ein Kanal Savona—Turin ist bereits früher in Betracht gezogen worden, jedoch an der schwierigen Ausführung — auf eine kurze Strecke ist ein Höhenunterschied von 300 m zu überwinden — gescheitert. Mit Hilfe von Schleusen kann diesem Übelstande nicht abgeholfen werden. Da man in Amerika und Norwegen ein neues System, elektrische Elevatoren, beim Kanalbau in Anwendung gebracht hat, würde auch die Anlegung eines Kanals über die Apeninnen nach Savona keine technische Unmöglichkeit mehr sein. (Schiffahrt-Ztg., 10. V. 19.)

Die Kanalisierung des Guadalquivir, ein seit langem gehegter Plan, scheint verwirklicht zu werden. Der Direktor der Mengemor-A.-G. Mendoza will die Arbeiten mit einem Kostenaufwand von 80 Millionen Pesetas ausführen. Die Durchführung des Projekts würde einen großen wirtschaftlichen Aufschwung Andalusiens zur Folge haben und Cordoba zum Seehafen machen. (Imparcial, 31. III. 19.)

Asien.

Bau eines Kanals Tokio—Yokohama. Eine Gesellschaft hat die Zustimmung der Regierung erlangt, einen Kanal von Tsumi nach Umori zu erbauen und die darauf bezüglichen Pläne den in Betracht kommenden Behörden unterbreitet. Danach soll der Kanal 90 Fuß breit und 8 Fuß tief bei Ebbe, 14 Fuß tief bei Flut werden; er soll vier Anlegeplätze besitzen, die Durchfahrtskosten werden anscheinend nur 16 Sen pro Tonne betragen. Die Bauzeit ist auf drei Jahre berechnet und die Kosten auf 5 Millionen Yen. (Der neue Orient, Bd. V, S. 50.)

Amerika.

Bau eines Kanals zwischen Bolivien und Argentinien. In Nazareno, einer bedeutenden, in der Senkung des Tupizatales, 60 km von La Juiaca entfernt liegenden Stadt Boliviens, ist eine Gesellschaft mit argentinischem, belgischem und italienischem Kapital gegründet worden, die den Bau eines Kanals für Schiffahrt und Bewässerung von Nazareno bezweckt unter Benutzung der Flüsse Jilcomayo und Bermejo in die Provinz Salta. Die Unkosten für die Anlagen in dem stark welligen Boden werden auf mehrere Millionen Pesos veranschlagt. Nazareno liegt in einer der reichsten Gegenden Boliviens, besitzt bedeutende Landwirtschaft und ist reich an Gruben. Augenblicklich sind dort drei große Gesellschaften vorhanden, die sich der Ausbeutung der Bleigruben widmen. Der Begründer des Unternehmens ist der in jener Gegend ansässige Ingenieur Tercellotti, welcher auch die Arbeiten leiten wird. Der Kanal wird nicht nur dem ganzen Süden Boliviens, sondern auch den argentinischen Nordprovinzen, deren Warenaustausch sich von Tag zu Tag mehr entwickelt, unberechenbaren Gewinn bringen.

(Financiero [Madrid], 28. III. 19.)

III. Luftverkehr.

Europa.

Flugverkehr Hamburg—Westerland. Die Deutsche Luftreederei plant die Einrichtung eines Flugpostdienstes mit Landflugzeugen zwischen Hamburg und Westerland auf Sylt. Auch sollen Seeflugzeuge einen Verkehr der ostfriesischen Inseln untereinander vermitteln.

(Schiffahrt-Ztg., 10. V. 19.)

Flugpostverkehr England—Norwegen. Die norwegische Luftfahrtreederei hat einen Verkehr zwischen England und Norwegen in Aussicht genommen. Vorarbeiten sind im Gange, sowohl auf norwegischer wie englischer Seite, den Verkehr so bald wie möglich zu eröffnen. Auch die englische Regierung bringt dem Plan das größte Interesse entgegen. Als norwegischer Ausgangspunkt kommt Stavanger in Frage.

(Schiffahrt-Ztg., 22. V. 19.)

Flugpostverkehr an Norwegens Westküste. Die Pläne zur Errichtung einer Flugpostlinie entlang der norwegischen Westküste, mit Bergen als Zwischenstation, sind in Arbeit.

(Schiffahrt-Ztg.)

Französische Luftpostpläne nach dem Ausland. Die französische Regierung hat die versuchsweise Errichtung einer Luftlinie Paris—Stockholm beschlossen, die ein Bestandteil des französischen Luftverkehrplanes Paris—Warschau, Paris—Konstantinopel—Kairo, Paris—Dakar—Pernambuco sein soll. (Svensk Handelstidning, 23. IV. 19.)

Luftpostpläne in Spanien. In einem dem spanischen Kongreß vorgelegten Bericht der vom spanischen Generalpostdirektor ernannten Kommission zur Untersuchung der Einrichtung einer Luftpost wurden folgende Luftpostlinien vorgeschlagen: Madrid—Barcelona—Balearische Inseln; Madrid—San Sebastian; Madrid—Cordova—Algeciras - Ceuta, Melilla und Madrid—Sevilla—Cadiz.

(Revista Minera Metalurgica y de Ingenieria.)

Asien.

Lufttransportdienst Holland—Holländisch-Indien. Die Nederlandsch-Engelsche Technische Handels Mij., als Vertreter von Vickers Ltd., hat der Regierung das Angebot gemacht, für Holland und Holländisch-Indien einen geregelten Flugdienst zu organisieren. Ein solcher Flugdienst würde nicht allein zur Beförderung von Post und Passagieren auf kurze und weite Strecken dienen, sondern auch in Holländisch-Indien von großer Bedeutung sein für den Transport von wertvollem Erz durch schwere, langsam fliegende Maschinen; dadurch würde die Ausbeutung schlecht zu erreichender Minen in einem ganz anderen Lichte erscheinen. Bei der Finanzierung muß natürlich mit der Unterstützung der Regierung gerechnet werden.

(Schiffahrt-Ztg., 22. V. 19.)

Afrika.

Ein spanischer Luftpostdienst nach Marokko und Teneriffa soll in Kürze eröffnet werden.

(Automobilwelt - Flugwelt, 4. V. 19.)

Flugpostpläne in Südafrika und die Kap-Kairo-Flugpost. Der Errichtung eines Luftdienstes für Passagier- und Postzwecke nach entfernteren Hauptstädten und unzulänglichen Eisenbahnverbindungen, sowie eines schnellen Postdienstes zwischen Kapstadt, Johannesburg, Durban, Port Elizabeth usw. wird große Beachtung geschenkt. Drei Versuchsgruppen beschäftigen sich mit der Errichtung von Landungsplätzen und Gasolinstationen auf der Kap-Kairo-Strecke, eine davon mit der Strecke Kapstadt—Broken Hill (Rhodesien), eine zweite mit Deutsch-Ostafrika und eine dritte arbeitet von Ägypten aus, um eine Verbindung mit der zweiten herzustellen. Die Landungsplätze werden 400 Meilen voneinander liegen. In einem Teile des afrikanischen Kontinents werden die Flugzeuge wahrscheinlich nur bei Tage fliegen. (Board of Trade Journal, 8. V. 19.)

Amerika.

Englisch-brasilianischer Luftverkehrsplan. Der Kaufmann Davidsohn hat ein Projekt über einen Luftdurchgangs-

dienst zwischen England und Brasilien mit einem Vickersschen Aërobus aufgestellt, der die Reise in drei Tagen machen wird. (Financial News, 1. V. 19.)

IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

Asien.

Funkentelegraphischer Verkehr Lyon—Indochina. In Indochina gibt es seit Anfang ds. Js. Verbindungen zwischen Hanoi und Saigon, Hanoi und Singapur, Tongking und Kwangtschou; alle halten einen regelmäßigen täglichen Nachrichtenverkehr aufrecht. Die große Station von Paschmai, die eine Reichweite von 3000 km besitzt, soll durch die Errichtung von drei neuen, 120 m hohen Stahlmasten verstärkt werden. Der direkte Verkehr mit der großen Kraftstation in Lyon ist von ihr angeblich bereits aufgenommen worden. (Der neue Orient, Bd. V, S. 48.)

Bücherbesprechungen.

Handbuch von Polen (Kongreß-Polen). Beiträge zu einer allgemeinen Landeskunde. Herausgegeben unter der Redaktion von Dr. E. Wunderlich auf Grund der Studienergebnisse der Mitglieder der Landeskundlichen Kommission. II. vermehrte Aufl. Veröffentlichungen der Landesk. Komm. beim Kais. Deutschen Generalgouvernement Warschau. XXXII u. 513 S. 55 Tafeln, 19 Karten, 50 Textfig. D. Reimer (E. Vohsen) Berlin 1918. Hlwbd. 20 Mark.

Die politische Behandlung des polnischen Problems im Weltkriege durch Deutschland, das auch hier in dem verhängnisvollen Schlepptau Österreichs fuhr, war der erste und entscheidende Schritt zum Abgrund. Die echt deutsche Kritik an unserer Tätigkeit in Polen, die im ganzen nur allzu berechtigt ist, hat gelegentlich auch die Arbeit der Landeskundlichen Kommission scharf hergenommen. Sehr mit Unrecht! Denn hier, vielleicht allein hier, sind bleibende Werte geschaffen worden. Deutscher Fleiß und gründliche deutsche Gelehrsamkeit hat hier ein Werk erstellt, das praktisch genommen in mancher Hinsicht in erster Linie dem neuen Polen dienen wird, das aber auch uns und sicherlich einem guten Teil der übrigen nichtpolnischen Welt eine Kenntnis von Polen vermittelt, die sonst wohl noch lange verborgen geblieben wäre.

Es ist das große Verdienst v. Beselers und dasjenige der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin unter A. Pencks geistiger Leitung, daß die Arbeit der Landeskundlichen Kommission begann. Es ist bei vielen anderen rühmenswerten Antrieben, wie sie besonders von Helfritz, Friederichsen und Jahn ausgingen, in erster Linie das Verdienst der ausgezeichneten organisatorischen Begabung E. Wunderlichs und dasjenige der ungemein eifrigen und zielbewußten wissenschaftlichen Tätigkeit, die er und die übrigen Mitglieder und Mitarbeiter der Landeskundlichen Kommission während 2½ Jahren entfalteten, daß so reiche Erfolge in so kurzer Zeit reiften. Deren wichtigster ist die zusammenfassende landeskundliche Darstellung vom ganzen Kongreß-Polen (d. i. Russisch-Polen der letzten Jahrzehnte vor dem Weltkrieg), die bereits Anfang 1917 in erster und kurz vor unserem Zusammenbruch in zweiter Auflage an die Öffentlichkeit trat. Die weiteren Ergebnisse, die unter der Bezeichnung Beiträge zur Polnischen Landeskunde Einzeldarstellungen geologischer Verhältnisse, erdmagnetischer Eigenart, der Pflanzengeographie, der Völkerkunde und sehr vieler anderer mit der Landeskunde im Zusammenhang stehender Fragen behandeln, sind ebenfalls zum Teil schon erschienen. Manche dieser Abhandlungen sind bedeutende Erweiterungen der betreffenden Abschnitte in dem Sammelwerk, rühren von den gleichen Verfassern her.

Der vorliegende Band hat im einzelnen die folgenden Verfasser in der angegebenen Reihenfolge. M. Friederichsen: Sprachliche Vorbemerkungen. Territoriale Entwicklung, Lage und Grenzen. Entwicklung der landeskundlichen Kenntnis. — R. Michael: Geologischer Aufbau. — E. Wunderlich: Oberflächengestaltung. — J. Kölzer: Klima. — F. Pax sen.: Pflanzenwelt. — F. Pax jun.: Tierwelt. — A. Schultz: Volkskunde. — H. Präsent: Besiedlung und Bevölkerung. — K. v. Esden-Tempski: Landwirtschaft. — H. Laspeyres: Der Wald. — R. Michael: Bergbau und Hüttenwesen. — H. Dzialas: Industrie, Handel und Verkehr.

All diese Kapitel ergänzen sich untereinander so gut, daß man sich aus ihrer Gesamtheit wirklich ein Bild des ganzen Landes und seiner geographischen Eigenart machen kann. Nur eins ist in dem Werk zu kurz gekommen: die Schilderung. Ich vermisse solche von landschaftlichen Bildern, von Dorf und Stadt samt ihren Bewohnern. Eine derartige Lücke entsteht meist, wenn die einzelnen Züge der Landesnatur von vielen verschiedenen Verfassern behandelt werden. Ob es unbedingt nötig ist, sei dahingestellt. In dem Abschnitt „Besiedelung und Bevölkerung“ hätten Siedelungsschilderungen gegeben werden können, würden allerdings sehr viel mehr Raum beansprucht haben. Die Darstellung landschaftlicher Gemälde könnte sich vielleicht dem Abschnitt Oberflächengestaltung anreihen lassen. Es scheint der Plan bereits in Angriff genommen zu sein, solche Schilderungen in regionalen landeskundlichen Abhandlungen zu geben. Sie werden wie vieles andere, was unternommen, zum Teil auch schon ausgeführt ist, wichtige Ergänzungen des Hauptwerkes werden.

Es ist im Rahmen einer Anzeige kaum möglich, auf alle diese Arbeiten, von denen manche vorzüglich sind, einige viel Neues bringen, einzugehen. An dieser Stelle kann es nur darauf ankommen, besondere gemeinsame Züge hervorzuheben. Durchweg ist die vorhandene polnische Literatur sehr ausgiebig benutzt; in dem jedem Abschnitt beigegebenen Literaturverzeichnis, das insgesamt rund 900 Nummern umfaßt, finden sich neben allen deutschen auch sehr zahlreiche polnische Quellen. Und vor allem entnimmt man aus dem Text, wie wertvolle landeskundliche Arbeit seit langem von Polen geleistet wurde. Daß sie so umfangreich ist, mag wohl auch in wissenschaftlichen Kreisen Deutschlands überrascht haben.

In die 19 Kartenbeilagen und 21 Textkärtchen ist ein großer Teil der Ergebnisse des Textes übersichtlich zusammengefaßt. Manche von ihnen sind neu und grundlegend. Das gilt u. a. für die der „Oberflächengestaltung“ beigegebenen neun Darstellungen, für die Karten der Verbreitung von Pflanzenarten und die eine Waldkarte, die die Besitzverhältnisse gibt. Sehr schön ist die vielfarbige Höhenschichtenkarte in 1 : 1000000.

Gediegene und gut einführende Übersichten über die wirtschaftlichen Verhältnisse geben die fünf letzten Abschnitte des Werkes. Ausführlichere Bearbeitungen mancher hier enthaltenen Fragen, besonders der Landwirtschaft und der Industrie scheinen mir erwünscht. Sie müßten den Interessen Deutschlands an Polens Wirtschaft und ihrer voraussichtlichen Umgestaltung nach Kräften Rechnung tragen. Die Verteilung der Deutschen innerhalb Polens ist übrigens im Abschnitt Bevölkerung auch kartographisch dargestellt. Eine besondere Veröffentlichung über das Deutschtum in Polen von A. Eichler ist in Vorbereitung.

Möge es dem Herausgeber der Beiträge zur polnischen Landeskunde gelingen, noch alle die im Werden begriffenen Schriften zur Veröffentlichung zu bringen. Es ist von großer und allgemeiner Wichtigkeit für uns Deutsche, über den bis zu einem gewissen Grade neuen und reichlich unbequemen östlichen Nachbar eingehend unterrichtet zu werden.

C. Uhlig-Tübingen.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilungen „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, und Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 81; für „Auslanddeutschtum“ Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart, Neues Schloß; für die Inserate Paul Wolff, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. — Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Berlin W 8.

WELTWIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

UND DEM

DEUTSCHEN AUSLAND INSTITUT STUTTGART

IX. Jahrgang | August/September 1919 | Nr. 8/9

Finanzlage und Weltwirtschaft.

Von Wirkl. Geh. Oberfin.-Rat Dr. O. Schwarz-Berlin.

Wenn man später einmal die Größe und Bedeutung des Weltkriegs mit einigen wenigen Ziffern veranschaulichen will, so wird man vor allem auf die ungeheuren Kosten hinweisen, welche er verursacht hat. Betragen doch die Kriegsschulden der kriegführenden Mächte allein, soweit sich das bisher übersehen läßt, selbst bei Vermeidung von Doppelrechnungen, etwa 900—1000 Milliarden Mark, eine Summe, erheblich höher, als die Staatsschulden der ganzen Welt vor dem Kriege ausmachten. Die Mehrsteuerlasten von etwa 100—150 Milliarden bedeuten eine Vervier- bis Verfünffachung der Steuerlasten vor dem Kriege. Es ist klar, daß dies für die meisten der kriegführenden Staaten, namentlich der besonders intensiv beteiligten europäischen, eine ungeheure finanzielle Anspannung, um nicht zu sagen Zerrüttung, bedeutet.

Welche Folgen wird diese Verschlechterung der Finanzverhältnisse für die Weltwirtschaft haben? Angenommen, eine einzelne Großmacht mit großer Industriebevölkerung wäre in eine derartige Finanznotlage geraten, so würde sie für intensive weltwirtschaftliche Betätigung auf lange Zeit fast ganz ausscheiden müssen, weil ihren Industrien bei den ungeheuer gesteigerten Steuerlasten und damit Produktionskosten eine Konkurrenz mit den Nachbarvölkern und infolge der damit notwendig verbundenen Valutaverschlechtung ein hinreichender Import von Lebensmitteln und Rohstoffen kaum noch möglich wäre. Aber so liegt die Sache heute nicht. Dieser Krieg hat nicht nur die besiegten, sondern auch die Siegerstaaten finanziell aufs schwerste heimgesucht. Bei unseren Feinden ist das, soweit die Ententestaaten in Frage kommen, im Kriege nur deshalb — namentlich auch, was die Valuta anbelangt — nicht in vollem Maße zutage getreten, weil sie seit Frühjahr 1917 durch die Finanzkraft der Vereinigten Staaten mit über Wasser gehalten wurden, ohne deren Hilfe sie in die allerschwierigste Lage gekommen wären. Nach dem Kriege, wo es ans Bezahlen der geborgten Summen geht, wird auch bei ihnen die ganze Finanzmisere zutage treten. Hiernach werden alle kriegführenden Staaten, ja, in gewissem, wenn auch nicht gleich starkem Maße, selbst die neutralen Staaten (Mobilisierungskosten zwecks Aufrechterhaltung der Neutralität, Lebensmittelverteuerung, Lohn- und Gehaltssteigerungen) mit einer sehr erheblichen steuerlichen Mehrbelastung zu rechnen haben. Es wird also eine Steigerung der Produktionskosten überall eintreten und damit auch die finanzielle Lage bei weitem nicht in dem Maße exporthindernd wirken, als dies der Fall sein würde, wenn eine einzelne Volkswirtschaft allein davon betroffen wäre.

Von Interesse ist ferner die infolge der Finanzschwierigkeiten der kriegführenden Länder erfolgte Bewegung der sog. Auslandswerte. Vor dem Kriege verfügten die großen Gläubigerländer England, Frankreich, Deutschland über zahlreiche, 100 Milliarden erheblich übersteigende Auslandswerte, die sich jährlich um etwa 8—10 Milliarden vermehrten und außerordentlich stimulierend auf die weltwirtschaftlichen Beziehungen einwirkten, weil sowohl die Anleihen überwiegend in Warenform hinaus- wie auch Zinsen und Tilgungsquoten in gleicher Form alljährlich aus den Schuldnerländern wieder nach Europa hereinkamen.

Von diesen Auslandswerten sind, wie bekannt, während des Krieges außerordentlich hohe Beträge wieder an die Ursprungsländer zurückgeflossen, vor allem an die Vereinigten Staaten und andere Staatswesen Amerikas, aber auch vielfach an die neutralen mittleren und kleineren europäischen Staaten. In Zukunft wird es den alten Gläubigerländern auf lange Zeit nicht möglich sein, in dem bisherigen Umfange als Anleihespender im Auslande aufzutreten. Diese Stimulantia für die Weltwirtschaft sind durch den Krieg also wesentlich eingeschränkt worden. Aber hier ist bereits durch den Krieg selbst reichlicher Ersatz geschaffen worden. Haben doch allein die Vereinigten Staaten in den letzten beiden Jahren annähernd 40 Milliarden Mark von Staat zu Staat nach Europa ausgeliehen, von den vorher durch amerikanische Privatbanken der Entente zur Verfügung gestellten Summen und den nicht abschätzbaren Privatkrediten an Privatkunden der Ententeländer ganz abgesehen. Aber auch England, Frankreich und selbst wir haben an ihre bzw. unsere Alliierten im Kriege hohe, jene 40 Milliarden insgesamt noch überschreitende Beträge verliehen, so daß die verloren gegangenen Auslandswerte wohl reichlich durch neue ersetzt worden sind. Diese Bewegung wird aber auch nach dem Kriege zweifellos fortdauern. Vereinigte Staaten und Neutrale

werden im Kreditgeben gegenüber den durch den Krieg ausgepowerten Ländern wetteifern. Der Exportdrang der mit aufgestapelten exportreifen Waren überfüllten Länder auf der einen, der Warenhunger, um nicht zu sagen Warenheißhunger der warenarmen Länder auf der anderen Seite werden so enorm sein, daß sie alle Zahlungsschwierigkeiten sprengen werden. Die beteiligten Industriellen, Landwirte und Kaufleute werden lieber die Geschäfte gegen Kredit machen, als sie ganz unterlassen. Daß Deutschland und die anderen am Krieg beteiligt gewesenen Kontinentalstaaten Europas ohne erhebliche ausländische Mittel ihre Wirtschaft bald wieder aufbauen könnten, erscheint ganz ausgeschlossen.

Was endlich die Valuta anbelangt, so werden Staaten mit stark gesunkener Valuta nach dem Kriege freilich nicht mehr in dem alten Maßstabe importieren können. Um so größer wird aber die Importfähigkeit und -willigkeit bei denjenigen Ländern werden, die ihre Valuta im Kriege hoch erhalten konnten, auch hier wieder vor allem in Amerika und in den neutralen Staaten. Das wird dann wieder die Exportfähigkeit der übrigen Länder heben, unter denen die Länder mit schlechter Valuta gerade um letzterer willen besonders in Betracht kommen. Von größerem Nachteil für den weltwirtschaftlichen Verkehr als die Veränderungen des Valutastandes an sich werden allerdings die großen Preisschwankungen sein, die sich heute auf dem internationalen Devisenmarkt geltend machen, weil sie eine zu große Unsicherheit in das kaufmännische Leben tragen. Hier wird indessen nach dem Kriege schon die Arbitrage wieder in starkem Maße einsetzen und einen gewissen Ausgleich schaffen. Im Kriege hatte man auf feindlicher Seite außerdem von Regierung zu Regierung gewisse gegenseitige, sehr wirksame Maßnahmen zur Nivellierung und Stabilisierung der Devisenkurse getroffen. Es dürfte nicht ausgeschlossen sein, daß sich auch die Entente bzw. der Völkerbund nach dem Kriege gegenüber den besiegten Ländern zu ähnlichen Maßnahmen entschließen.

Alles in allem betrachtet, wird man sagen müssen, daß die schlechte Finanzlage der Staaten nach dem Kriege kein Hindernis für starke weltwirtschaftliche Betätigung sein wird, im Gegenteil, daß aus derselben aller Voraussicht nach mehr fördernde als hemmende Momente zu entnehmen sind. Nur werden natürlich große Umschaltungen in den weltwirtschaftlichen Beziehungen eintreten, Exportländer werden mehr Importländer werden und umgekehrt, usw.

Bei der uns besonders interessierenden Frage, wie Deutschland bei diesem Umschwung im Welthandel und Weltverkehr nach dem Kriege abschneiden wird, müssen wir zunächst einen allgemeinen Gesichtspunkt voranstellen. Wenn auch eine große Neigung der mit Waren vollgepfropften Exportländer bestehen wird, diese gegen weitgehende Kreditgewährung ins Ausland abzustoßen, so wird diese Neigung in weitgehendem Maße doch nur gegenüber solchen Ländern zutage treten, die, wenn sie auch wirtschaftlich und finanziell stark geschwächt aus dem Kriege hervorgehen, doch die Grundlagen ihrer Wirtschaft und Finanzen haben gesund erhalten, d. h. den ruhigen Fortgang des Wirtschaftslebens gewährleisten, sowie den Staatsbankrott vermeiden können. Den besten Beweis dafür liefern die Valutastürze, mit denen jede größere innere Unruhe bei uns auf dem internationalen Devisenmarkte beantwortet wird.

Was insbesondere den Staatsbankrott anbelangt, so ist er im Kriege zuerst bei Rußland aktuell geworden. Bei uns hört man von Staatsbankrott verhältnismäßig weniger. Unsere Regierung wie auch unsere offiziellen Bank-, Handels- und Industriekreise gehen offenbar von dem Gesichtspunkte aus, daß man ihn am besten vermeidet, wenn man möglichst wenig von ihm spricht, und daß diese Zurückhaltung zugleich im Interesse der Wiederanknüpfung unserer Handelsbeziehungen mit dem Auslande liege. Ich vermag mich mit dieser Taktik nicht ganz zu befreunden. Ich meine, wir müssen endlich einmal aufhören, Fassaden- und Window dressing-Politik namentlich auch gegenüber dem Auslande zu treiben. Mit ewigem Vertuschen und Beschönigen ist nichts getan. Dadurch werden nur immer neue Unklarheiten nnd Halbheiten geschaffen.

Im Herbste vorigen Jahres waren unsere finanziellen Verhältnisse noch durchaus zuversichtlich zu beurteilen, konnte man noch zur Zeichnung der 9. Kriegsanleihe mit gutem Gewissen zureden, namentlich wenn jemand die bedenkliche Verschlechterung der militärischen Lage an der Front, die in ihrer vollen Größe damals noch das Geheimnis weniger Wissenden war, nicht kannte. Damals war noch mindestens mit einem Verständigungs- oder Remisfrieden zu rechnen. Wir wußten, daß unser Land von den Verwüstungen des Krieges nicht heimgesucht war, daß wir einen sehr großen Teil der Kriegsanleihen langfristig und aus wirklichen Ersparnissen aufgebracht hatten, daß wir endlich dem Ausland nur mit wenigen Milliarden verschuldet waren und daß die Erträge der zukünftigen, auch damals allerdings als sehr hoch zu schätzenden Steuern fast ganz der einheimischen Volkswirtschaft wieder zufließen würden. Unter solchen Umständen war die Gefahr des Staatsbankrotts in der Tat ausgeschlossen.

Seitdem haben sich alle unsere finanziellen Verhältnisse ganz außerordentlich verschlechtert. Mit dem Augenblick, wo sich herausstellte, daß der Krieg für uns verloren war, wurde die Gefahr des Staatsbankrotts ohne weiteres akut, und wenn wir dies uns und dem Ausland sofort offen eingestanden und zu seiner Vermeidung vor allem sofort eine energische Steuerpolitik namentlich auf dem Gebiete der direkten Steuern eingeschlagen hätten, so würde das in verschiedenster Richtung von Vorteil gewesen sein. Hätte es doch wahrscheinlich schon allein das Gute gehabt, daß sich sowohl das Ausland wie unsere einheimischen Arbeiterkreise etwas mehr Zurückhaltung in ihrem Ansturm auf unsere Staatsfinanzen einerseits und unsere privatwirtschaftlichen Unternehmungen andererseits auferlegt hätten.

Es ist durchaus irrig, wenn immer behauptet wird, die Feinde würden die Erträge von Steuern,

die wir jetzt erheben, an sich nehmen, oder wenn sie sähen, was wir noch an Steuern aufbringen könnten, noch mehr fordern. Wir begehen immer wieder die alten psychologischen Fehler, daß wir die Klugheit und Umsicht unserer Feinde viel zu gering einschätzen. Wir sind mit unserer Steuergesetzgebung im Rückstand geblieben. Und was taten die Feinde? Sie schufen Garantien, daß wir unsere Steuerschraube mindestens ebenso stark anzögen, wie irgendeiner der Sieger.

Die unheilvollen Wirkungen der Revolution auf Wirtschaft und Finanzen haben wir alle miterlebt, so daß ich mir ihre nähere Schilderung ersparen kann. Ich will nur kurz hinweisen auf die Verschleuderung von Heeresgut, Reichs- und Staatsgeldern, auf die Streiks, Unruhen, damit verbundenen Zerstörungen und Sachbeschädigungen, auf die maßlosen Lohnerhöhungen, endlich aber auch auf die völlige Passivität der Regierung auf steuerlichem Gebiet. Eine einzige Ziffer beleuchtet wie mit Blitzlicht die ganze Situation. Während in den $4^1/_2$ Kriegsjahren bis zur Revolution die Summe der umlaufenden Banknoten um 15 Milliarden, d. h. um rund 400 Millionen Mark monatlich stieg, hat sie sich allein in den seitdem verflossenen 8 Monaten um fast die gleiche Summe vermehrt, d. h. monatlich um das mehr als Vierfache wie in der vorhergehenden Periode. Diese Ziffer allein spricht Bände über die Verschlechterung unserer Finanzen seit Revolutionsbeginn.

Was ferner die Friedensbedingungen anbelangt, so will ich von den indirekten finanziellen Nachteilen, die uns aus dem Verlust unserer Kolonien, unserer Schiffe, unseres Gebiets in Ost, Nord und West, aus den einschnürenden Handels-, Zoll- und Verkehrsbedingungen erwachsen, gar nicht reden, sondern nur die Wiedergutmachungsforderungen, den Wiederaufbau Belgiens und Nordfrankreichs, die Unterhaltung der Besatzungsheere und vor allem die Deckung der Kosten der feindlichen Staaten für Invalidenpensionen usw. in Betracht ziehen. Die daraus erwachsenden Jahresverpflichtungen bedeuten für uns eine Jahresmehrlast an Steuern, die diejenigen, welche aus den Kriegskosten des eigenen Landes erwachsen, erreichen, wenn nicht übersteigen. Jeder, der sich einmal mit der Frage beschäftigt hat, wie nur die Steuern für das einheimische Budget aufgebracht werden sollen, muß sich darüber klar sein, daß eine volle Deckung beider Arten von Verbindlichkeiten einfach ausgeschlossen ist. Wenn daher unsere Feinde, wie Shylock, auf ihrem Schein bestehen, so kann das nur geschehen (und dazu verpflichten uns die Friedensbedingungen ja ausdrücklich), indem wir unsere Verpflichtungen gegen das eigene Volk, insbesondere unsere Zins- und Tilgungsverpflichtungen gegen unsere Kriegsanleihebesitzer, unerfüllt lassen, mit andern Worten, indem wir den Staatsbankrott anmelden.

So trostlos sieht heute unsere finanzielle Lage aus. Was sollen da noch Vertüschungsmanöver? Die immer erneuten Versicherungen unserer Regierungen und Parteiführer in den Parlamenten, daß an einen Staatsbankrott nicht zu denken sei, die jetzt von Reichsbank und Privatbanken unternommene große Stützungsaktion für die Kurse der Kriegsanleihen sind wundervolle Sachen, aber das Gespenst des Bankrotts wirklich zu bannen, sind sie nicht in der Lage. Das kann nur die Aufmachung einer schonungslos wahrhaften Schlußbilanz, ein klares Finanz- und Wirtschaftsprogramm und eine heroische Steuerpolitik, auf direktem wie indirektem Steuergebiet. Es ist eine alte geschichtliche Erfahrung, daß viel schlimmer als ein akuter Staatsbankrott eine schleichende, lange Jahre latente Krise ist. Je länger man in solchem Falle die Katastrophe hinausschiebt und die Sachen treiben läßt, um so ruinöser werden ihre Wirkungen.

Wir haben deshalb allen Anlaß, unser Volk wie unsere Feinde über die drohende Lage unserer Finanzen nicht im unklaren zu lassen. Nur auf solchem Wege können wir einerseits unser Volk endlich zur Selbstbesinnung bringen und ferner bei den Feinden erreichen, daß sie ihre Schadenersatzforderungen nicht überspannen, um nicht schließlich mit all ihren Forderungen auszufallen. Namentlich müssen wir darauf bestehen, daß sie letztere in feste, aufbringbare Jahresbeträge kleiden, weil wir nur so einen sicheren Finanzplan für die nächsten Jahre aufstellen und durchführen können.

Psychologisch kann man sich ja das Verhalten der Feinde bei Abfassung ihrer unerfüllbaren Friedensbedingungen kaum anders erklären, als daß neben Haß und Neid auch die eigene Not ihrer Völker Pate gestanden hat, und daß sie, um die Ungeduld und Unruhe der eigenen Völker zu beschwichtigen, ihnen den Trost haben vorspiegeln wollen, daß Deutschland, wenn nicht alle, so doch einen großen Teil ihrer Lasten auf seine Schultern nehmen werde. Ausbleiben kann hier die Enttäuschung nicht. Sie wird um so größer werden, je weniger die Feinde bei der Durchführung der Bestimmungen auf unsere Volkswirtschaft Rücksicht nehmen. Gewisse Bestimmungen des Völkerbundes (Art. 19) und des Friedensvertrages (Teil VIII) sowie gewisse Ausführungen der letzten Ententeantwort lassen denn ja auch hoffen, daß die Feinde selbst mit der Möglichkeit, ja Notwendigkeit rechnen, in Rücksicht auf die Erhaltung der Zahlungsfähigkeit Deutschlands Milderungen eintreten zu lassen. So wird u. a. in der letzten Antwortnote der Wiedergutmachungskommission ausdrücklich das Recht zugesprochen, „die soziale, wirtschaftliche und finanzielle Organisation Deutschlands aufrechtzuerhalten“. Allerdings wird dies an eine Voraussetzung geknüpft, daß nämlich Deutschland aufrichtig bemüht bleibe, seine ganze Kraft auf die Wiedergutmachung der von ihm verursachten Schäden und Verluste zu verwenden. Ich fürchte hiernach, weite Arbeiterkreise geben sich einer ungeheuren Täuschung hin, wenn sie glauben, das Treiben der Revolutionszeit nach dem Friedensschlusse ungestraft in der bisherigen Weise fortsetzen zu können. Wenn sie nicht aus eigener Selbstbesinnung dazu übergehen, mit wilden Streiks, ungemessenen Lohnforderungen, utopistischen Sozialisierungsideen Schluß zu machen, wird die Entente jede Bitte unserer Regierung um Milderung dieser oder jener Friedensbedingung rundweg abschlagen, unter dem Vorwande, daß es

unserem Volke am ernsten Willen fehle, für die Wiedergutmachung der Kriegsschäden alle Kräfte anzuspannen. Damit soll nicht etwa gesagt sein, daß alle Sozialisierungsideen glattweg aufgegeben werden müßten. Die Probleme, die die Revolution hier gestellt hat, müssen gelöst, restlos gelöst werden, aber nicht in Hurrastimmung und durch Straßenkämpfe, nicht unter Umwälzung und Revolutionierung unserer gesamten Volkswirtschaft, sondern in nüchternster und gründlichster Überlegung.

Ähnliches gilt von der Steuerpolitik. Wir müssen unsere Steuerkraft aufs äußerste anspannen, auf dem Gebiete der direkten Steuern ebenso wie auf dem der indirekten. Doch auch hier darf nicht der alleinige Gesichtspunkt der sein, den Kapitalismus totzuschlagen, um sozialistische Ideale zu erfüllen. Auch hier müssen wir immer die Wirkung auf die Volkswirtschaft vor Augen behalten und uns vor Eisenbartkuren hüten. Und die Feinde sind selbst viel zu gute Volkswirte und Rechner, als daß sie nicht wüßten, daß es auch hier Grenzen gibt, deren Überschreitung indirekt auf ihre Wiedergutmachungsansprüche zurückwirken würde.

Das Problem, unsere Feinde einigermaßen zufriedenzustellen und gleichzeitig selbst wieder, wenigstens in einer Generation, hoch zu kommen, ist hiernach ein ungeheuer schwieriges und verwickeltes. Mit bloßem jugendlichen revolutionären Draufgängertum ist es nicht zu lösen.

Wir brauchen zum Wiederaufbau heißeste Herzen, glühendsten Arbeitswillen, aber auch Erfahrung und nüchternsten Verstand!

Deutschlands Stellung im Weltnachrichtenverkehr.

Von Ministerialdirektor im Reichspostministerium Bredow-Berlin. Vortrag, gehalten am 4. Juli in der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft.

Es ist erstaunlich, daß in Deutschland trotz der beispiellosen Entwicklung unseres Landes zur Weltmacht so wenig Interesse und Verständnis für die Grundlagen vorhanden war, auf denen in erster Linie die Weltwirtschaft beruht. Ja es scheint, es habe selbst in Regierungskreisen und in der Handelswelt früher teilweise an der Erkenntnis gefehlt, daß ein Land wie Deutschland ohne eigenen unabhängigen Weltverkehr und Weltnachrichtendienst gar nicht lebensfähig ist und daß selbst die größten Aufwendungen hierfür nur ein Gebot der Selbsterhaltung sind. Die bitteren Lehren des Krieges haben zwar in weitesten Volkskreisen das Verständnis für die ungeheuere Wichtigkeit des Weltverkehrs, soweit er sich mit der Beförderung von Personen und Gütern befaßt, geweckt, aber daß ein geregelter Weltverkehr nur möglich ist mit Hilfe eines weltumspannenden, schnellarbeitenden telegraphischen Nachrichtenverkehrs, ist noch nicht in das Volksbewußtsein eingedrungen. Diese Erkenntnis muß jedoch unbedingt Gemeingut des deutschen Volkes werden, und die berufenen Stellen müssen immer wieder darauf hinweisen, daß es sich beim Wiederaufbau des deutschen Nachrichtenverkehrs um eine Aufgabe handelt, mit der nicht nur die Staatsinteressen, sondern auch das Wohlergehen jeder einzelnen Gemeinde und Familie auf das engste verknüpft ist.

Mit der Gründung des Weltpostvereins wurden durch die Freiheit des Transits, die Bindung der Land- und Seetransitgebühren, die Einheit und Billigkeit des Portos und den Wegfall der Porto-teilung die Bedingungen für den Weltnachrichtendienst im Briefverkehr geschaffen.

Der Krieg setzte den Weltpostverein zwischen den feindlichen Ländern außer Kraft. Zwar waren nach einem Abkommen auf der zweiten Friedenskonferenz im Haag, 1907, die auf See an Bord neutraler oder feindlicher Schiffe vorgefundenen amtlichen oder privaten Briefsendungen der Neutralen wie der Kriegsführenden unverletzlich. Zwar sollten Postdampfer nur im Notfalle unter möglichster Schonung und mit möglichster Beschleunigung untersucht werden, aber die Entente setzte sich wie über so viele so auch über diese völkerrechtliche Bestimmung hinweg und nahm den neutralen Postschiffen die feindlichen, ja vielfach auch die neutralen Briefsendungen einfach fort. Nach Friedensschluß wird der Weltpostvertrag wieder seine völkerverbindende Kraft bekunden und zuerst die wirtschaftliche, nach und nach auch die politische Einigung der Völker herbeiführen. Wenn auch die bisherigen Kriegsgegner sich noch fremd gegenüberstehen, so beweist doch das in den Friedensbedingungen festgelegte Wiederinkrafttreten des Weltpostvereins ebenso wie des Welttelegraphenvereins, daß auch die Alliierten ohne ein international geregeltes Nachrichtenwesen nicht auskommen können.

Ähnlich wie auf den deutschen Postverkehr wirkten die Kriegsmaßnahmen der Gegner auf den telegraphischen Auslandsnachrichtenverkehr. Mit der Zerschneidung der Kabel wurden die unzähligen Fäden, mit denen das deutsche Wirtschaftsleben in die Weltwirtschaft verflochten war, zerrissen. England, das 1913 über 54 Prozent aller Kabel besaß, während der Anteil der Vereinigten Staaten 19,4 Prozent, Frankreichs 8,4 Prozent und Deutschlands 8,3 Prozent betrug, beherrschte den Weltnachrichtenverkehr und hielt damit die Welt in seinen Fängen. Jetzt erntete England den Erfolg seiner jahrzehntelangen Bemühungen und den Lohn für seine rechtzeitige Erkenntnis der Zusammenhänge zwischen Weltmachtstellung und Weltnachrichtenverkehr. Zwischen Deutschland und der übrigen Welt wurde eine hohe Mauer von Vorurteilen, Mißverständnissen und Haß aufgerichtet, und wir erkannten zu unserm Entsetzen zu spät, wo unser Lebensnerv in Wirklichkeit liegt! Dem englischen Nachrichtenmonopol ist es ganz allein zuzuschreiben, wenn das noch im Juli 1914 in der ganzen Welt geachtete, als führendes Kulturvolk anerkannte Deutschland schon wenige Monate später als verachtungswertes Barbarenvolk betrachtet wurde, von dessen weiterem Verbleiben in der Völkergemeinschaft eine Vernichtung jeglicher Kultur befürchtet wurde. Der biedere Deutsche aber hatte anfangs immer noch nicht recht verstanden, welch ein Teufelswerkzeug

England mit seinen Kabeln zur Verfügung hatte, denn man konnte in der ersten Kriegszeit immer wieder die Frage hören: „Weshalb sind wir eigentlich so unbeliebt in der Welt?“

Aber auch Englands Freunde, von denen Amerika vertrauensvoll seine europäischen Kabel in England gelandet hatte, sowie alle Neutralen erkannten schnell die Wirkungen des englischen Kabelstranges, mit dem der Welt der Hals zugeschnürt wurde, bis ihr der Atem ausging und sie widerstandslos den englischen Befehlen gehorchte. Um die ungeheuern Schäden, die tausendfältigen, kleinen Schikanen und Erpressungen aufzuzählen, die fast alle Länder durch die Beherrschung des Weltnachrichtenverkehrs seitens Englands erlitten haben, müßte man dicke Bücher füllen.

Es sei nur erwähnt, daß amerikanische Zeitungen geradezu von einem allgemeinen Zusammenbruch des internationalen Nachrichtendienstes sprachen. Der amerikanische Kabelverkehr mit Europa stockte teilweise vollkommen, wenn es Englands Interesse erforderte. Mehr als 8000 Telegramme harrten während der Versailler Verhandlungen in London der Beförderung nach Amerika, und amerikanische Journalisten schrieben, daß dieser Zustand eine ernsthafte Gefährdung der Arbeit für den Weltfrieden bedeute. Große Erregung besteht auch in den neutralen Ländern und in New Yorker Bank- und Handelskreisen über die Verzögerung des aus dem neutralen Auslande über London geleiteten Telegrammverkehrs. Empfindliche Nachteile entstehen fast täglich dadurch, daß ausländische Preisnotierungen nur ausnahmsweise am Tage der Absendung am Bestimmungsort ankommen. Die Verbündeten Englands, an der Spitze Amerika, werden nun wohl, nachdem ihnen die Augen über ihre schmähliche Abhängigkeit aufgegangen sind, versuchen, sich mit allen Mitteln freizumachen. Deutschland aber soll auf unabsehbare Zeit seiner Sprache und des wichtigsten Mittels zum Wiederaufbau seiner Wirtschaft beraubt bleiben, damit der von unsern Gegnern erstrebte Vorsprung im Welthandel recht lange sichergestellt wird. Das beweisen die Friedensbedingungen, die uns, entgegen den Bestimmungen des Völkerrechts, der deutschen Kabel nach Frankreich, Spanien, Nordamerika, Liberia, Westafrika und Südamerika, des Kabels Konstanza-Konstantinopel und der Kabel in der Südsee berauben, obwohl sie nicht Regierungseigentum, sondern Privatbesitz sind.

In Zukunft müssen also die deutschen Auslandstelegramme nach Übersee erst nach England gehen, was abgesehen von der unvermeidlichen Verzögerung praktisch die Zensur des deutschen Telegrammverkehrs und eine unerträgliche Handelsspionage zuungunsten aller mit Deutschland in Geschäftsverkehr stehenden Länder mit sich bringt.

Die sehr leistungsfähigen und gut arbeitenden deutschen Kabel werden natürlich von der Entente als willkommener Zuwachs sehr begrüßt, denn infolge des Schiffsraummangels und der dadurch erforderlichen größtmöglichen Ausnutzung der Laderäume werden die Ansprüche an die Telegraphenverbindungen außerordentlich wachsen. Das Gleiche folgt aus der allgemeinen Notwendigkeit des Ausbaus des Außenhandels, des in der Welt herrschenden Warenhungers und aus politischen Gründen.

Mit dem Verlust der Kabel wird für Deutschland wahrscheinlich auch der Verfall der ausländischen Kabelkonzessionen verbunden sein, so daß es fraglich ist, ob in absehbarer Zeit die Wiederherstellung eines eigenen Kabelnetzes möglich sein wird.

Da lenkt sich der Blick von selbst auf das neueste elektrische Nachrichtenmittel, die Funkentelegraphie, die zwar technisch dem Kabel in bezug auf Sicherheit und Geheimhaltung noch nicht gleichwertig ist und daher auch das Kabel nicht etwa entbehrlich macht, jedoch ein äußerst wertvolles Nachrichtenmittel besonders für die Staaten bildet, die nicht in der Lage oder gewillt sind, sich ein eigenes Kabelnetz zuzulegen. Aber auch neben bestehenden Kabelverbindungen erfolgt zweckmäßig die Anlage von Funkenverbindungen als Reserve und aus Sicherheitsgründen, da im Gegensatz zu Kabellinien Funkverbindungen feindlicher Einwirkung weniger ausgesetzt sind und nur durch Wegnahme der Endstationen unterbrochen werden können.

Die Reichstelegraphenverwaltung hat in der Erkenntnis, daß die Funkentelegraphie einst große Bedeutung erlangen würde, bereits im Jahre 1900 kurz nach Vornahme der ersten erfolgreichen Versuche eine Funkstation für öffentlichen Verkehr in Borkum errichten lassen und ist damit allen anderen Staaten vorangegangen. Seitdem hat die Verwaltung die technische Entwicklung und praktische Ausnutzung der Funkentelegraphie mit allem Nachdruck gefördert. Zunächst wurde sie da angewandt, wo andere Nachrichtenmittel versagten, nämlich für die Schiffahrt. Es wurde eine Reihe von Küstenstationen in Deutschland angelegt, die es ermöglichten, daß deutsche Schiffe im ganzen Gebiet der Ostsee und Nordsee bis zur Mitte des Atlantischen Ozeans sowie im Mittelmeer Tag und Nacht unmittelbar mit Deutschland Nachrichten austauschen konnten. Ebenfalls wurden die Küsten der deutschen Kolonien mit starken Stationen besetzt. Über 500 deutsche Handelsschiffe wurden mit Bordstationen versehen, und es entwickelte sich bald ein so lebhafter Verkehr der Schiffsleitungen und Passagiere mit dem Lande, daß die Zahl der Telegramme bei Kriegsbeginn jährlich etwa 25 000 betrug. Außerdem erhielten die auf See befindlichen Schiffe täglich durch Vermittlung deutscher Stationen die neuesten Pressenachrichten, Zeitsignale, Wetternachrichten und Sturmwarnungen, und es gelang bei Kriegsausbruch durch rechtzeitige Funkmeldungen eine größere Anzahl deutscher Schiffe vor der Kaperung zu bewahren. Der Dienst der deutschen Küstenstationen ist inzwischen wieder aufgenommen worden, und bald wird es möglich sein, deutsche Schiffe in allen Weltgegenden durch Funkentelegraphie zu erreichen.

Eine noch wichtigere Aufgabe war für Deutschland die Ausbildung der Funkentelegraphie für den Überseeverkehr zur Ergänzung des deutschen Seekabelnetzes und als Ersatz für noch fehlende

Verbindungen. Hier war Deutschland in schwierigerer Lage als z. B. England, von wo aus zum Verkehr mit Kanada nur etwa 3000 km zu überwinden sind, während die Entfernung zwischen Deutschland und den in erster Linie in Frage kommenden Vereinigten Staaten von Amerika 6300 km, und die Entfernung der nächstgelegenen deutschen Kolonie Togo 5500 km betrug. Die deutsche Industrie stellte sich eifrig in den Dienst der Sache und erzielte, fußend auf deutschen Forschungsergebnissen, durch jahrelange praktische Versuche bahnbrechende Fortschritte. Die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie (Telefunken) errichtete bereits im Jahre 1906 eine große Versuchsstation in Nauen und später eine andre in Sayville bei New York. Beide Stationen wurden nach und nach so verstärkt und verbessert, daß schon im Jahre 1912 Nachrichten nach Amerika übermittelt werden konnten. Ferner führte die Gesellschaft vom Jahre 1911 ab unter besonders schwierigen Verhältnissen auch Versuche zwischen Nauen und Kamerun sowie Togo aus.

Bei Beginn des Krieges gelang es außerdem, eine zweite Funkentelegraphenverbindung zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika mit Hilfe der Hochfrequenzmaschinen-Aktiengesellschaft für drahtlose Telegraphie nutzbar zu machen und einen Verkehr zwischen den Stationen Eilvese bei Hannover und der für eine französische Gesellschaft gebauten, aber bei Kriegsausbruch noch nicht abgelieferten Station Tuckerton bei New York einzurichten. Ferner konnte bei Kriegsausbruch sofort ein unmittelbarer Verkehr zwischen Nauen und der inzwischen in Kamina (Togo) eingerichteten Großstation mit allen deutschen Schutzgebieten in Afrika eröffnet werden.

Endlich war auch auf Grund einer vom Reich erteilten Konzession in der Südsee ein Netz von Stationen in Betrieb genommen worden, durch das die deutschen Schutzgebiete in der Südsee untereinander und mit dem Welttelegraphennetz verbunden wurden.

Diese Überseeverbindungen haben im Anfang des Krieges unschätzbare Dienste geleistet; nicht nur für die unmittelbaren Kriegszwecke, sondern auch zur Verhütung wirtschaftlicher Schäden infolge des Kriegsausbruchs. In dieser Hinsicht war die drahtlose Verbindung mit Amerika von besonderer Bedeutung; wurden doch bis zum Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg rund 6 Millionen Wörter zwischen den deutschen und amerikanischen Stationen, abgesehen von der funkentelegraphischen Verbreitung allgemeiner Nachrichten, in Form von Telegrammen ausgetauscht. Dabei ist zu beachten, daß die Entfernung zwischen den deutschen und amerikanischen Stationen rund 6400 km beträgt und daß ein regelrechter drahtloser Verkehr auf so große Entfernung damals in keinem anderen Teile der Welt bestand.

Mehr als jedes andere Verkehrsmittel bedarf die Funkentelegraphie zur gedeihlichen Entwicklung des gesetzlichen Schutzes in den einzelnen Staaten und des internationalen Schutzes auf Grund einheitlicher vertraglicher Regelung zwischen allen Staaten. Auch auf diesem Gebiet ist Deutschland vorangegangen. Auf Anregung und unter der Geschäftsführung des Reichspostamts fand schon im Jahre 1903 eine Vorkonferenz in Berlin statt, auf der unter Beteiligung der wichtigsten europäischen Staaten die Hauptrichtlinien für eine allgemeine internationale Regelung entworfen wurden; ihr folgte 1906 die erste, ebenfalls in Berlin abgehaltene internationale Funkentelegraphenkonferenz, die von 28 Staaten beschickt war; sie regelte die grundsätzlichen Fragen durch einen Vertrag und schaffte dadurch die erste Grundlage für die internationale Entwicklung der Funkentelegraphie. Besonders wichtig war, daß sie von der Welt die Gefahr abwendete, die in Englands Bestrebungen lag, sich auch für die Funkentelegraphie ein Weltmonopol zu sichern. Völlig freie Bahn wurde aber erst auf der letzten Konferenz in London 1912 durch die Bestimmung erreicht, daß ohne Rücksicht auf die Nationalität jedes Schiff mit jedem anderen und jede Küstenstation mit jedem Schiff zu verkehren verpflichtet ist und daß Landstationen den Verkehr mit anderen Landstationen nicht des verwendeten Funkentelegraphensystems wegen verweigern dürfen. Damit ist aber die internationale Regelung noch nicht abgeschlossen, denn es fehlen noch die besonders wichtigen internationalen Bestimmungen über den Verkehr zwischen den Großstationen. Die vertragschließenden Staaten müssen ein scharfes Augenmerk darauf richten, daß England seine derzeitige günstige Lage beim nächsten internationalen Kongreß nicht etwa dazu benutzt, den bisher durch die 1912 getroffenen Vereinbarungen vereitelten Versuch, sich ein Weltmonopol für die Funkentelegraphie zu sichern, wieder aufzunehmen.

Was besagen nun die Friedensbedingungen über die bestehenden internationalen Vereinbarungen und speziell über die weitere Gestaltung des deutschen Funkverkehrs?

Nach Artikel 197 der Friedensbedingungen sollen die drei deutschen Großstationen Nauen, Eilvese und Königswusterhausen während dreier Monate nach Inkrafttreten des Friedensvertrages ohne Ermächtigung der Regierungen der hauptsächlichen alliierten und assoziierten Mächte keine militärischen und politischen Nachrichten übermitteln, die Deutschland oder seine bisherigen Verbündeten berühren. Handelstelegramme sind gestattet, aber nur unter der Kontrolle der genannten Regierungen. Dadurch wird der deutsche Auslandspressedienst besonders getroffen und die Wiederanknüpfung unserer ausländischen Handelsbeziehungen erschwert. Nach Artikel 284 wird beim Inkrafttreten des Friedensvertrags der internationale Funkentelegraphenvertrag vom 5. Juli 1912 mit gewissen vorläufigen Bestimmungen der Entente wieder in Kraft gesetzt. Deutschland muß einen etwaigen neuen internationalen Funkentelegraphenvertrag, wenn er innerhalb von 5 Jahren abgeschlossen ist, annehmen, auch wenn es sich weigern sollte, an der Ausarbeitung teilzunehmen oder ihn zu unterzeichnen. Unsere Gegner begründen diese Zumutung damit, daß „in Angelegenheiten solcher Art, die das friedliche Zusammenarbeiten der europäischen Nationen berühren", Deutschland verhindert werden soll, eine Haltung einzunehmen, die die internationalen Ver-

bindungen behindern würde. Ob durch diese Bestimmung die Entwicklung der deutschen Funkentelegraphie empfindlich geschädigt wird, muß abgewartet werden.

Die Lage, in der sich Deutschlands Weltnachrichtenverkehr infolge dieser Bestimmungen nach erfolgtem Friedensschluß befindet, ist kurz folgende:

1. Eigene Kabelverbindungen nach Übersee besitzt Deutschland nicht mehr, ist also genötigt, seinen Telegrammverkehr über ausländische Kabel, insbesondere über englische, zu leiten.

2. Politische Telegramme (darunter fällt auch ein großer Teil der Pressetelegramme) dürfen durch deutsche Großstationen drei Monate lang nicht gefunkt werden.

3. Wirtschaftliche Telegramme dürfen gefunkt werden und zwar während der ersten drei Monate nach Inkrafttreten des Friedensvertrages unter Kontrolle der Alliierten. Aber seit dem Eintritt Amerikas in den Krieg ist die für Deutschlands und Amerikas Wirtschaftszwecke wichtige funkentelegraphische Handelsverbindung abgerissen, und es kann noch nicht vorausgesagt werden, zu welchem Zeitpunkt sich Amerika zu einer Wiederaufnahme der Verbindungen entschließt.

4. Außer den telegraphischen Verbindungen mit den angrenzenden Ländern und einer Funkverbindung mit Spanien besitzt Deutschland zurzeit keine direkten Verbindungen mit dem Ausland.

5. Mit Hilfe der Funkentelegraphie ist es möglich, direkte Verbindung mit allen Gebieten des Auslandes herzustellen, wenn die betreffenden Länder geeignete Gegenstationen zum Verkehr zur Verfügung stellen.

Hieraus ergeben sich folgende Zukunftsaufgaben:

1. Baldige Wiederaufnahme der Beziehungen zu ausländischen Telegraphenverwaltungen und -gesellschaften.

2. Ersatz des Deutschland widerrechtlich genommenen Kabelnetzes.

3. Ausbau der Funkverbindungen mit den europäischen Ländern zur Ergänzung der bestehenden Draht- und Kabelverbindungen, vor allem aber Ausdehnung der Verbindungen nach überseeischen Ländern.

4. Ausbau eines funkentelegraphischen Pressenetzes zur Beförderung deutscher Pressemeldungen in das Ausland und zur Aufnahme ausländischer Pressemeldungen in Deutschland.

5. Organisation des Funkwesens für den internationalen Luftverkehr.

Auf die Lösung dieser Aufgaben müssen wir im Interesse unseres Anteils an der Weltwirtschaft größten Wert legen. Wir haben das Vertrauen, daß insbesondere die Funkentelegraphie, gestützt auf die grundlegenden deutschen Forschungen und technischen Erfolge, dazu beitragen wird, daß Deutschland im Weltnachrichtenverkehr und damit in der Weltwirtschaft die Stellung einnimmt, die zu einem Wiederaufstieg und zu einer besseren Zukunft unerläßlich ist.

Die Lösung der technischen Aufgaben genügt jedoch nicht allein, unsere Stellung im Weltnachrichtenverkehr zu verbessern. Es heißt vor allen Dingen, die gegebenen technischen Mittel auch zweckentsprechend auszunutzen. Daß Deutschland in dieser Beziehung, d. h. in der Nachrichtenorganisation noch weit zurück ist, und daß der Nachrichtendienst vor dem Kriege zu unserem Schaden völlig versagt hat, ist kein Geheimnis mehr. Man darf hoffen, daß auf diesem Gebiet infolge der Kriegserfahrungen eine wesentliche Besserung eingetreten sei, aber ein bekannter Journalist eines Ententestaates sprach sich mir gegenüber dahin aus, daß er, ebenso wie seine anderen ausländischen Kollegen, den Eindruck gewonnen habe, daß Deutschland auf dem Gebiete des Nachrichtenwesens von der Entente noch wenig gelernt habe. Er wies auf die ungeheuren Erfolge hin, die England und besonders Amerika erzielt habe und stellte mit abfälligen Worten der ausländischen Organisation unser Nachrichtenwesen gegenüber, das jeder Einheitlichkeit ermangelt.

Das Urteil ist vielleicht etwas zu hart, denn tatsächlich hat ja die Regierung selbst die Mängel unserer Nachrichtenorganisation erkannt und leistungsfähige Fachleute zur Mitarbeit berufen. Es hat aber nicht genügt, das alte mangelhafte System nur zu flicken; jedenfalls ist die Unübersichtlichkeit und Zersplitterung des deutschen Nachrichtenwesens tatsächlich vorhanden und erfüllt Kenner der Verhältnisse mit schweren Sorgen für die Zukunft. Es ist unleugbar, daß unser Nachrichtenwesen in der Öffentlichkeit stark diskreditiert ist, und es ist nur zu hoffen, daß hier einmal ganze Arbeit geleistet wird, indem man die veralteten Auffassungen und Einrichtungen über Bord wirft und das Nachrichtenwesen einheitlich in ein Zentralnachrichtenamt zusammenschließet. Dann erst werden wir vorwärts kommen und die von der Entente mit Nachrichten verseuchte Welt wieder reinigen können.

Die deutsche koloniale Frage.

Von Gouverneur E. Haber-Berlin.

Als bei Kriegsausbruch bekannt wurde, daß die Deutschen außer Romanen und Slawen auch Angelsachsen zu Feinden haben würden, war manchen, welche die Eigenart der Angelsachsen kannten, von vornherein klar, daß die Deutschen unterliegen müßten. Angelsächsische Energie, Zähigkeit und politische Voraussicht, im Besitze der Seeherrschaft und damit aller persönlichen und sächlichen Hilfsquellen der Welt, waren von der deutschen Volksbegeisterung trotz aller militärischen Tüchtigkeit nicht zu überwinden. Nichtdestoweniger haben mehrere der Zweifler nicht vorausgesehen, daß Deutschland gezwungen werden würde, bei Kriegsende auf seine sämtlichen überseeischen Besitzungen zu verzichten. Allerdings ist Großbritannien seit Jahrhunderten gewohnt, aus jedem Zwist mit einem kontinentalen Gegner dessen Kolonialbesitz einzuheimsen. Und die britische Regierung hat zu keiner Zeit des Krieges einen Zweifel darüber gelassen, daß sie diesem Grundsatz

auch Deutschland gegenüber folgen wolle. Indes entspricht die Annexion, welche fast ausschließlich England zugute kommen soll, keineswegs den Interessen der zahlreichen übrigen Feinde Deutschlands. England macht bereits in Ägypten, Arabien, Mesopotamien und Persien ein glänzendes Geschäft, welches seine Opfer für den Krieg vollkommen aufwiegt. Wenn ihm gleichwohl gestattet wird, das tropische Afrika als koloniale Rohstoffbasis auf Kosten Deutschlands so gut wie vollständig zu monopolisieren, so zeigt das nur, wie stark die Stellung Englands unter den alliierten und assoziierten Mächten ist und wie wenig die letzteren verstehen, die Zukunftsinteressen ihres Handels und ihrer Gewerbe zu wahren. Auch darf die Entschädigungsfrage, welche im Friedensvertrage einen so breiten Raum einnimmt, in diesem Zusammenhange nicht übersehen werden. Wenn Deutschland im Besitze seiner Kolonien geblieben wäre, hätten die Inlandskreise und Finanzinstitute mit den Auslanddeutschen, soweit sie anderwärts an die Luft gesetzt worden sind, in der wirtschaftlichen Entwicklung der Schutzgebiete gewetteifert, und die Früchte ihrer Arbeit wären auch der Gesamtheit der bisherigen Feinde Deutschlands zugute gekommen.

Wie die Verhältnisse sich entwickelt haben, konnte Deutschland den Verlust seiner Kolonien nicht verhindern. Der Präsident Wilson hatte es verstanden, durch seine zahlreichen Reden über Völkerversöhnung und Gerechtigkeit die Kriegslust weiter Kreise in Deutschland soweit zu dämpfen, daß die Feinde hoffen durften, ihr Ziel unter Ersparung erheblicher Kriegsverluste zu erreichen. Ähnliche Tendenzen lassen sich bei Vorbereitung des Waffenstillstandes erkennen. Um Deutschland zunächst einmal zur Einstellung der Feindseligkeiten und zur Entwaffung zu bringen, ist ein Vertrag auf bestimmter Rechtsgrundlage geschlossen worden, was fraglos nicht geschehen wäre, wenn man auf der Gegenseite die Revolte in der Armee und die Revolution in Deutschland vorausgesehen hätte. Nachdem Deutschland einmal wehrlos geworden war, hat man sich über den Rechtsgedanken im Waffenstillstandsvertrage leicht hinweggesetzt und, wie in der Antwortnote auf die deutschen Gegenvorstellungen brutal zugegeben ist, rücksichts- und schrankenlos auf den Standpunkt des diktierenden Siegers gestellt. Nach Annahme des Waffenstillstandsvertrages blieb Deutschland tatsächlich nur noch die Wahl, den Friedensvertrag zu unterzeichnen. Es war daher auch wehrlos gegen den Raub seiner Kolonien, der übrigens in der Form, in der er verfügt worden ist, eine der schwersten Ungerechtigkeiten darstellt, welche die Weltgeschichte kennt. Und es ist unverständlich, wie die britische Öffentlichkeit den Ministerpräsidenten Lloyd George ernst nehmen kann, wenn er auch nach Erreichung seiner Ziele Deutschland noch vorhalten will, es sei gegen seine Eingeborenen grausam gewesen und es habe von seinen Schutzgebieten aus unberechtigte Eingriffe in den fremden Handel ausgeführt. Solche Vorwürfe sind nichts wie Heuchelei, die alte „Haltet-den-Dieb"-Praxis.

Die durch den verlorenen Weltkrieg bedingte Beklemmung der innerpolitischen Lage hat sich in Deutschland durch die revolutionären Ereignisse in beängstigender Weise verschärft. Kriegsgewinnler und Arbeiter suchen augenblicklich persönliche Wünsche ohne Rücksichten auf das Gesamtwohl und die nationalen Pflichten mit jedem Mittel durchzusetzen. Außerdem wird die Stetigkeit des Wiederaufbaus dadurch beeinträchtigt, daß berufene und unberufene Intellektuelle kommunistische Ideen, die für Deutschland schon aus dem Grunde nicht passen, weil sie den Rückschritt zu längst überwundenen, primitiven und unergiebigen Wirtschaftsformen bedingen würden, in den Kreisen des Lumpenproletariats und der Verbrecherwelt propagieren. Eine ruhige Weiterentwicklung wird erst dann gewährleistet sein können, wenn der soziale Gedanke, welcher nach dem Zusammenbruche des Militarismus und Nationalismus der beherrschende geworden ist, in allen Zweigen des Staatslebens feste und dauernde Formen gewonnen haben wird. Die notwendige Stabilisierung der Verhältnisse wird auch Anlaß geben zur Wiederkehr der Arbeitslust, welche die Vorkriegswirtschaft Deutschlands stark und leistungsfähig gemacht hat. Die stattgehabten Umwälzungen werden indes unter allen Umständen die Folge hinterlassen, daß in Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft mit erheblich höheren Lohn- und Gehaltssätzen als früher gewirtschaftet werden muß. Das ist nur möglich, wenn die Arbeitsmethoden amerikanisiert werden, indem in allen Wirtschaftszweigen menschensparende Maschinen und Einrichtungen eingeführt werden. Dadurch wird mit Notwendigkeit ein jetzt noch nicht übersehbarer Teil der werktätigen Bevölkerung in der inländischen Wirtschaft entbehrlich und gleichzeitig überständig. Für diesen Teil muß außerhalb der Reichsgrenzen Unterkunft und Nahrung geschaffen werden, und zwar im Hinblick auf die notwendige Erfüllung der schweren Auflagen des Friedensvertrags, wenn irgend ausführbar, in einer Weise, welche gewährleistet, daß die in der Heimat überzählig werdenden der völkischen Gemeinschaft erhalten bleiben und zur Abtragung der Kriegslasten beitragen. Wenn die angedeutete Entwicklung greifbar wird, werden die weiteren Kreise des deutschen Volkes erst erkennen, wie schwer der Verlust der Schutzgebiete Deutschland trifft.

Es soll nicht behauptet werden, daß die bisherigen deutschen Kolonien in Afrika und der Südsee geeignet gewesen wären, die gesamte, anderweit unterzubringende Menge deutscher Volksgenossen aufzunehmen und in lebendiger Fühlung mit der Heimat zu erhalten. Aber sie hätten fürs erste eine brauchbare Brücke nach der gedachten Richtung gebildet. Und ein starker Stamm tüchtiger, zuverlässiger und mit neuländischen Verhältnissen vertrauter Kolonialbeamter hätte helfen können, durch sachverständige Studien und zweckdienliche Verhandlungen diejenigen Gebiete zu finden, welche die deutschen Zwangsauswanderer unter Wahrung ihrer Eigenart und tunlichster Erhaltung ihrer Finanz- und Steuerkraft für das Reich aufzunehmen vermögen. In-

folge des Verlustes der Schutzgebiete wird daher die Regierung sich in absehbarer Zeit vor neuen Aufgaben von ungeheurer Tragweite finden.

Nachwort.

Die Ausführungen des Herrn Gouverneur Haber geben Veranlassung, kurz zu der in den letzten Monaten vielfach erörterten Frage der Auflösung des Kolonialamts Stellung zu nehmen. Es erscheint gewiß naheliegend, das Kolonialamt zu verkleinern, d. h. es wieder in die alte Stellung einer selbständigen Abteilung des Auswärtigen Amts zurückzuführen. Eine Auflösung kann schon deshalb nicht in Frage kommen, weil Deutschland damit aller Welt gegenüber seinen Verzicht auf Kolonialpolitik kundtun und sich seine weltpolitische und weltwirtschaftliche Zukunft verbauen würde. Indessen ist auch eine sofortige Verkleinerung nicht durchführbar, weil das Kolonialamt noch auf mindestens ein Jahr mit Abwicklungsarbeiten aller Art voll beschäftigt ist. Sie betreffen die während des Krieges entstandenen wirtschaftlichen Verluste, die Folgen der neuerlichen Abschiebung der Kolonisten, mithin die Wahrung sämtlicher wirtschaftlichen und persönlichen Rechte der Kolonialdeutschen. Hierfür kann als Zentralstelle naturgemäß nur das Kolonialamt in Frage kommen.

Durch eine Auflösung des Reichskolonialamts würde ferner unzweifelhaft die wissenschaftliche Arbeit des Amtes abgeschnitten werden. In der Theorie mag sich diese Tätigkeit sehr wohl in andere Organisationen überführen lassen, in der Praxis käme mehr oder weniger eine Zerstörung heraus.

Es wird zugegeben werden müssen, daß im Kolonialamt wirtschaftswissenschaftlich, und zwar mit stark weltwirtschaftlichem Einschlag, Hervorragendes geleistet worden ist. „Das deutsche Kolonialblatt“ mit den „Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten“ sind Zeitschriften von hohem wissenschaftlichen Wert. Von den Denkschriften seien „Die Baumwollfrage“, Jena 1911, „Der Baumwollbau in den deutschen Schutzgebieten“, Jena 1914 und „Die Kolonialverwaltung der europäischen Staaten“ als besonders bedeutsam erwähnt.

Nachdem dem Auswärtigen Amt eine Außenhandelsstelle angegliedert worden ist, erscheint es vielleicht zweckmäßig, dem Reichskolonialamt bis auf weiteres die von ihm mit Fleiß und Erfolg betriebene weltwirtschaftliche Bearbeitung Afrikas und der Südsee zu belassen. Die Fülle von praktischen Auslanderfahrungen, über welche die in dieser Richtung erprobten Beamten des Reichskolonialamts verfügen, ihre teilweise enge Verbindung mit den nichtbeamteten Kolonialpraktikern, vor allem der überseeischen Geschäftswelt, wird noch von großem Nutzen sein. Gerade in dieser Beziehung muß das vor dem weltwirtschaftlichen Neuaufbau stehende Deutsche Reich alle verfügbaren Kräfte so zweckmäßig wie möglich nutzbar machen. Die bisher gesammelten Kolonialerfahrungen sind ein Kapital, von dem Deutschland zehren muß, solange es keine neuen Kolonien besitzt.

Ob es späterhin zweckmäßig sein wird, das jetzige Reichskolonialamt in corpore — unter Ausscheidung aller abgebrauchten Elemente — dem Auswärtigen Amt als Kolonialabteilung anzugliedern, mag der Zukunft überlassen bleiben. Hoffentlich wird diese Frage bis dahin im Sinne des Erwerbs eines neuen deutschen Kolonialreiches entschieden sein. Paul Leutwein.

Die Hilfstätigkeit der Reichswanderungsstelle für die deutschstämmigen Kolonisten Wolhyniens und des Cholmer Bezirks.

Von Landrichter Scholz, Reichswanderungsamt (früher Reichswanderungsstelle), Berlin.

Unter den deutschstämmigen Kolonisten Rußlands, die ihrer deutschen Herkunft wegen den härtesten Verfolgungen der alten russischen Regierung ausgesetzt waren, ist das Los der Siedler in Wolhynien und dem Cholmer Bezirk besonders traurig. Die Schwere ihrer Leiden beweist am besten die Tatsache, daß ihre Seelenzahl, die bei Ausbruch des Krieges etwa 240 000 betrug, im Laufe des Krieges um mehr als ein Drittel abgenommen hat.

Die russischen Liquidierungsgesetze vom Februar und Dezember 1915, die vom Geiste schrankenloser Feindseligkeit und tiefsten Hasses gegen das Deutschtum getragen waren, erstreckten sich in ihrer Wirkung in erster Linie auf die in der Nähe der deutschen und österreichischen Grenze wohnenden Kolonisten deutscher Abstammung, obwohl diese schon seit Jahrzehnten russische Staatsbürger waren und dem russischen Staate niemals Anlaß zu Zweifeln an ihrer Zuverlässigkeit und Treue gegeben hatten. Auf Grund dieser Gesetze wurden viele Tausend deutschstämmige Kolonisten aus Wolhynien und dem Cholmer Bezirk von ihrer Scholle vertrieben und in das Innere Rußlands verschickt. Soweit sie von der Verbannung verschont blieben und durch den deutschen Vormarsch im Jahre 1915 von der russischen Herrschaft befreit wurden, setzte in dem darauf folgenden Jahre ihre Leidenszeit von neuem ein, als die Brussilow-Offensive zur Wiederaufgabe eines Teiles des eroberten Gebietes zwang. Um erneuten Anfeindungen der Russen zu entgehen, verließen sie ihre Heimat und siedelten nach Deutschland über, wo sie als Landarbeiter unter bescheidenen, aber gesicherten Verhältnissen ein von ihnen dankbar empfundenes Unterkommen fanden. In der Eile, in der sich die Abwanderung vollzog, vermochten sie zumeist nicht einmal ihre notwendigste Habe mitzunehmen.

Als nach Abschluß des deutsch-russischen Friedensvertrages die nach Rußland verschickten Kolonisten, soweit sie nicht in der Verbannung an Entbehrungen gestorben waren, in ihre Heimat zurückkehrten, fanden sie ihre Grundstücke verwüstet und zerstört, ihr übriges Hab und Gut geraubt und geplündert vor. Zudem hatten in der Zwischenzeit in Massen zugezogene Polen und Ruthenen von den verlassenen Wirtschaften Besitz ergriffen, die sie als ihr rechtmäßiges Eigentum betrachteten und den Heimkehrenden herauszugeben nicht gewillt waren. Das gleiche Schicksal war den Besitzungen

der nach Deutschland übergesiedelten Kolonisten widerfahren.

Der Reichswanderungsstelle eröffnete sich unter diesen Umständen entsprechend dem ihr zugewiesenen Aufgabenkreis ein weites Betätigungsfeld zur Wahrnehmung der Interessen der Kolonisten bei Wiedererlangung und Flüssigmachung ihrer Vermögenswerte. Ihre Tätigkeit kam zunächst den nach Deutschland Zurückgewanderten zugute. Aber auch den noch in der Heimat befindlichen Kolonisten konnte die Unterstützung um so weniger versagt werden, als bei der Ungewißheit ihrer Zukunft mit ihrer allmählichen Abwanderung nach Deutschland gerechnet werden muß und es im Interesse der künftigen Rückwanderer wie des Deutschen Reiches liegt, daß sie kapitalkräftig nach Deutschland gelangen. Die praktische Ausübung der Hilfstätigkeit lag in den Händen der der Reichswanderungsstelle unterstehenden Rückwandererfürsorgestelle in Kowel und deren Nebenstelle in Cholm; sie erfolgte unter weitgehender Heranziehung bodenständiger Kräfte aus den Kreisen der Kolonisten als Vertrauensleute der Reichswanderungsstelle.

Der Wunsch, den Rückwanderern zu einer möglichst vollwertigen Entschädigung für die von ihnen erlittenen Schäden zu verhelfen, fand leider eine Schranke an dem durch den deutsch-ukrainischen Friedensvertrag geschaffenen Rechtszustand. Im Gegensatz zu den Bestimmungen des mit Rußland abgeschlossenen Friedensvertrages, die den Rückwanderern das Recht auf eine billige Entschädigung für die ihnen während des Krieges wegen ihrer Abstammung zugefügten Unbilden gewährten, beschränkte sich der Friedensvertrag mit der Ukraine auf die Einräumung der Befugnis an die Rückwanderer, ihr Vermögen zu liquidieren und den Erlös sowie ihre sonstige bewegliche Habe mitzunehmen. Danach schied vorläufig die Möglichkeit aus, den Rückwanderern für die durch kriegerische Maßnahmen oder durch Plünderungen entstandenen Schäden Ersatz zu verschaffen, und es blieb in der Hauptsache nur der Weg offen, ihnen bei der Sicherstellung und bestmöglichen Verwertung ihres in der Heimat noch vorhandenen Vermögens behilflich zu sein.

Als nächstliegende Aufgabe galt es, die ihres Grund und Bodens beraubten Kolonisten den unrechtmäßigen Besitzern gegenüber in Schutz zu nehmen und sie in ihre früheren Besitzrechte wiedereinzusetzen. Zu diesem Zwecke wurden, auf Anregung der Reichswanderungsstelle, von den deutschen Militärbehörden im Einvernehmen mit der ukrainischen Regierung Schiedsgerichte gebildet, die unter Ausschluß des Rechtswegs nach Möglichkeit alle Streitfälle in Güte schlichten sollten. Die Verfassung der Schiedsgerichte und das bei ihrer Tätigkeit zu beobachtende Verfahren, sowie die Grundsätze des für die Schiedssprechung maßgebenden materiellen Rechts waren durch eine genaue Anweisung geregelt. Als das wesentlichste ist hieraus folgendes hervorzuheben:

Für jeden politischen Bezirk (Utschstok) wurden zwei Vermittler bestellt, der eine von deutscher, der andere von nichtdeutscher Abstammung. Ihre Obliegenheit war es, die Gesuche um Entscheidung der Streitigkeiten entgegenzunehmen, den Sachverhalt aufzuklären, zu schlichten und, wenn sich die Parteien nicht einigten, einen Schiedsspruch zu fällen. Die deutschstämmigen Vermittler wurden vom deutschen Etappenkommandanten nach Vorschlag der deutschen Kolonisten, die nichtdeutschen Vermittler von der ukrainischen Behörde ernannt. Zur Entgegennahme von Anträgen hielten sich die Vermittler an mindestens zwei vorher bekanntgegebenen Tagen der Woche an einem bestimmten Orte des Bezirks auf. Beide Parteien waren zu hören. Erschien eine Partei nicht, obwohl sie ordnungsmäßig zum Erscheinen aufgefordert war, so konnte die Sache erledigt werden, wenn die Vermittler die Überzeugung hatten, daß sich die ausgebliebene Partei absichtlich der Erledigung entziehen wolle. Zur Aufklärung des Sachverhalts konnten Zeugen und Sachverständige vernommen werden. Beweisanträge, die offensichtlich auf eine Verschleppung abzielten, waren abzulehnen. Kam kein Vergleich zustande, so schritten die Vermittler zur Abgabe eines Schiedsspruches. Einigten sich beide Vermittler auf einen solchen, so war er den Parteien und dem Etappenkommandanten bekanntzugeben; den Parteien sowohl wie dem Etappenkommandanten stand dann gegen diesen Spruch die Berufung an die zweite Instanz zu. Einigten sich die Vermittler nicht über einen Schiedsspruch, so brachten sie die Angelegenheit an den Etappenkommandanten. Dieser konnte alsdann entweder seinerseits eingreifen oder den Streitfall sofort der zweiten Instanz zur Entscheidung übergeben.

Die zweite Instanz (das Kreisschiedsgericht) hatte ihren Sitz in der Hauptstadt des politischen Kreises (Ujest), zu dem der Bezirk der ersten Instanz gehörte. Hier entschied nach Stimmenmehrheit ein Kollegium bestehend aus

a) dem Kreisältesten (Starosten) oder seinem Stellvertreter als Vorsitzenden,

b) zwei deutschstämmigen,

c) zwei nichtdeutschstämmigen Beisitzern, zu b) von dem für die Kreishauptstadt zuständigen deutschen Etappenkommandanten, zu c) von der ukrainischen Regierung ernannt. Die Sitzungen des Kreisschiedsgerichts fanden an von vornherein bestimmten Wochen- oder Kalendertagen statt. Es konnte auch beim Ausbleiben ordnungsmäßig benachrichtigter Parteien verhandelt werden. Auch in zweiter Instanz war in erster Reihe eine gütliche Beilegung zu erstreben.

Die dritte Instanz (das Gouvernementsschiedsgericht) hatte ihren Sitz in der Gouvernementshauptstadt und entschied nach Stimmenmehrheit eines Kollegiums, das bestand aus

a) dem Gouvernementsältesten (Starosten) oder seinem Stellvertreter als Vorsitzenden,

b) zwei vom deutschen Generalkommando ernannten Beisitzern,

c) zwei nichtdeutschstämmigen, von der ukrainischen Regierung ernannten Beisitzern.

Das Gouvernementsschiedsgericht trat in Tätigkeit, wenn der Etappenkommandant den Spruch der zweiten Instanz anfocht. Die Entscheidungen dieser Instanz waren endgültig.

Auf Grund eines von den Parteien vor Vermittlern oder Schiedsgerichten geschlossenen Vergleichs oder eines nicht anfechtbaren Schiedsspruches konnte die Erfüllung der darin ausgesprochenen Verpflichtungen erzwungen werden. Die Zwangsvollstreckung hatte der Starost auf Antrag der Partei zu veranlassen, deren Anspruch befriedigt werden sollte.

Aufgabe des Verfahrens war die Beseitigung der Vermögensnachteile, die der Kolonist aus Anlaß seiner Ausweisung dadurch erlitten hatte, daß er Vermögensbestandteile aufgegeben oder zurückgelassen hatte. Dieser Nachteil konnte dadurch beseitigt werden, daß das abhanden Gekommene zurückgegeben oder Ersatz dafür geleistet wurde, sei es in Geld oder in anderen Dingen, z. B. Getreide, Holz oder dergleichen.

Die Schiedsgerichte haben sich sehr bewährt und mit sichtlich gutem Erfolge gearbeitet. Ein besonderes Verdienst erwarben sie sich durch die Schnelligkeit der Erledigung der Streitfälle. Die Anweisung schrieb vor, daß das gesamte Verfahren binnen 40 Tagen in allen drei Instanzen beendet sein müsse, eine Vorschrift, auf deren Innehaltung streng geachtet wurde. Die polnischen und ruthenischen Bauern fügten sich, nachdem es den Schiedsgerichten gelungen war, ihnen die Unrechtmäßigkeit ihres Besitzes klar zu machen, schließlich willig ihren Sprüchen, so daß unter dem Einfluß des Schiedsgerichtsverfahrens eine ständig zunehmende Ansetzung der Kolonisten auf ihrem früheren Grundbesitz zu beobachten war. Schwieriger dagegen war es, den Schiedssprüchen den einheimischen Bauern, Juden und Gutsherren gegenüber Geltung zu verschaffen, ohne zu Ungunsten der Kolonisten nachzugeben. Klagen, die in dieser Hinsicht laut wurden, wurde durch Vorstellungen der Reichswanderungsstelle nach Möglichkeit abzuhelfen gesucht.

Der Reichswanderungsstelle erwuchs die besondere Pflicht, die nach Deutschland übergesiedelten Kolonisten, die infolge Abwesenheit ihre Rechte in dem Schiedsgerichtsverfahren selbst nicht wahrnehmen konnten, zu vertreten. Sie ließ sich von ihnen Vertretungsvollmacht erteilen und betraute geeignete Vertrauensleute unter den einheimischen Kolonisten mit der Wahrnehmung der Interessen der Abwesenden. Dadurch wurde in zahlreichen Fällen eine Sicherstellung des Besitzes der Rückwanderer erzielt, die in den schriftlich beurkundeten, den Rückwanderern übersandten Schiedssprüchen oder Vergleichen festgelegt wurde.

Bisweilen gelang es auch, ohne Inanspruchnahme der Schiedsgerichte die Anerkennung der Eigentumsrechte der nach Deutschland übergesiedelten Kolonisten zu erwirken und unberechtigte Besitzer zum Verlassen der Wirtschaften zu bewegen.

Soweit auf diese Weise die Grundstücke der Rückwanderer wieder besitzerlos wurden oder offenbar wurde, daß die gegenwärtigen Besitzer zur unentgeltlichen Nutzung nicht befugt waren, ergab sich die Notwendigkeit, diese Grundstücke zugunsten der Rückwanderer zu verwerten. Dies konnte am zweckmäßigsten durch Verpachtung oder durch Veräußerung geschehen. Welcher dieser beiden Wege zu beschreiten war, hing nicht allein von den Wünschen der Eigentümer ab, sondern ließ sich nur von Fall zu Fall unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse entscheiden.

Die Verpachtungstätigkeit war dadurch erschwert, daß die Gebäulichkeiten, wie anfangs erwähnt, in großer Zahl abgebrannt und zerstört sind und ihr Wiederaufbau bei dem derzeitigen Mangel an Baumaterialien nicht möglich ist. Außerdem bestand keine erhebliche Nachfrage nach Pachtländereien, da es an Vieh und Saatgut fehlte und die Eigenbesitzer kaum ihre eigenen Höfe zu bewirtschaften imstande waren. Nicht selten ließ sich eine Verpachtung nur dadurch herbeiführen, daß ein benachbarter Bauer einige Morgen Acker oder Wiese zu seinem Besitz hinzupachtete. Eine weitere Erschwernis bereitete — dies trifft nur für den Cholmer Bezirk zu — die offenkundige Bevorzugung der polnischen Bauern durch die österreichisch-ungarischen Besatzungsbehörden. Diese gestatteten ohne weiteres jedem, der den Ernteüberschuß an sie abzuführen versprach, das Land der abwesenden deutschen Kolonisten unentgeltlich zu bebauen. Wiederholt untersagten sie auch gradezu der Nebenstelle in Cholm die Ausübung der Verpachtungstätigkeit und hielten die polnischen Bauern dienstlich wie außerdienstlich an, den Aufforderungen der Nebenstelle in Cholm, Pacht zu zahlen, nicht zu entsprechen. Es bedurfte erst dringender Einsprüche der Reichswanderungsstelle, um die Unzuträglichkeiten zu beheben.

Trotz dieser Hemmnisse ist das bisherige Ergebnis der Verpachtungstätigkeit als zufriedenstellend zu bezeichnen. Bei der Rückwandererfürsorgestelle in Kowel werden zurzeit 189 Kolonistengrundstücke verwaltet. Davon sind 86 Grundstücke für das Erntejahr 1918/19, d. h. für die Zeit vom 15. September 1918 bis 15. September 1919 verpachtet. Als Pachterlös wurden in der Zeit vom 1. Juni bis 1. November 1918 30 188,50 Kronen vereinnahmt. Für die Hinterlegung des Erlöses wurde bei der Darlehnskasse Ost in Kowel ein besonderes Konto eingerichtet, von dem aus die Pachtgelder an die Empfangsberechtigten in Deutschland weitergeleitet wurden.

Auch die Verkaufstätigkeit litt unter mancherlei Beeinträchtigungen. In Frage kamen überhaupt nur solche Käufer, die den Kaufpreis bar zu zahlen in der Lage waren; denn die Rückwanderer wollen sich in Deutschland eine neue Existenz gründen, ihnen ist daher naturgemäß nur an barem Gelde gelegen. An dem Fehlen dieser Voraussetzung scheiterten viele Verkaufsversuche. Hinzu kam, daß bei den ungeklärten politischen Zuständen und der Unsicherheit der künftigen Gestaltung der ukrainischen Bodengesetzgebung große Zurückhaltung auf dem Grundstücksmarkt herrscht. Auch konnten die Rückwanderer häufig nicht die zum notariellen Kaufabschluß erforderlichen Urkunden beibringen, da ihnen die Unterlagen in den Wirrnissen der Kriegszeit verloren gegangen sind.

Unter diesen Umständen führten von 50 Verkaufsaufträgen, die in der Zeit vom 1. Juni bis

1. November 1918 bei der Rückwandererfürsorgestelle in Kowel eingereicht wurden, nur sechs zum Abschluß von Kaufverträgen. Der Kaufpreis betrug durchschnittlich 1000 Mark für den polnischen Morgen. Die Gesamthöhe der erzielten Kaufpreise bezifferte sich auf 72000 Mark.

Da viele Rückwanderer mit der Möglichkeit einer Rückkehr in ihre alte Heimat rechnen, gingen ihre Wünsche oft nur dahin, über den Zustand und die Verwertungsaussichten ihres Grundbesitzes Auskunft zu erhalten. Bei der Unzulänglichkeit der Verkehrsmittel in der Ukraine und den Unklarheiten, die über die Besitzverhältnisse vielfach herrschten, verursachte die Erledigung dieser Anträge zeitraubende Arbeit. Meist waren weite Fußmärsche nötig, um zu den Besichtigungsgrundstücken zu gelangen. Insgesamt wurden in dem Halbjahr, vom 1. Juni bis 1. November 1918, 160 Ermittlungen der genannten Art angestellt.

Weiterhin stellte die Reichswanderungsstelle den nach Deutschland übergesiedelten Kolonisten ihre Vermittlung bei der Einziehung von Schuldforderungen gegen heimatliche Schuldner zur Verfügung. Der Gesamtbetrag der ihr in dem bezeichneten Zeitraum zur Einziehung übergebenen Forderungen belief sich auf 103616 Rubel. Davon sind rund 36000 Rubel zur Einziehung und Abführung an die Gläubiger gelangt. Von Gewaltmaßnahmen gegen die Schuldner, die zumeist selbst Kolonisten waren, wurde kein Gebrauch gemacht, vielmehr nur gütliche Beitreibung versucht.

Die langjährige Abwesenheit der Kolonisten in Verbindung mit ihrer Mittellosigkeit brachte es mit sich, daß die Zinsrückstände für Hypotheken, mit denen der Kolonistenbesitz stark belastet ist, eine beträchtliche Höhe erreichten. Die Hypothekengläubiger, vor allem die Banken, drängten auf Zahlung und drohten für den Fall der Nichtzahlung mit der Zwangsversteigerung. Es entstand dadurch namentlich für die in Deutschland lebenden Kolonisten die Gefahr, ihren Grundbesitz, der in der Regel ihr ganzes Vermögen darstellt, zu verlieren. Um dieser Gefahr vorzubeugen, wurden mit den in Frage kommenden Banken wegen Hinausschiebung der Zahltermine und Zahlungserleichterungen Verhandlungen angeknüpft. Das Ergebnis steht noch nicht fest. Doch ist ein Entgegenkommen der Banken zu erwarten, zumal das Gerichtswesen unter den augenblicklichen Verhältnissen nahezu überall ruht und Zwangsmaßregeln an und für sich kaum durchführbar sind.

Neben dieser dem Schutz des Vermögens der Kolonisten dienenden Fürsorge entwickelte die Reichswanderungsstelle eine umfangreiche Tätigkeit, um den zahlreichen Anfragen der Rückwanderer über den Aufenthalt und das Ergehen ihrer in der Heimat zurückgebliebenen Angehörigen und Bekannten gerecht zu werden. Dazu gehören auch die Wünsche wegen Nachführung von Angehörigen nach Deutschland. Dazu gehören ferner die Bitten um Beschaffung von Personenstandsurkunden, die von Rückwanderern zum Zwecke der Verheiratung oder aus sonstigen Gründen gebraucht wurden. In allen diesen Angelegenheiten kam die Reichswanderungsstelle den Gesuchen der Rückwanderer bereitwillig entgegen, um die Verbindung mit ihrer alten Heimat aufrechtzuerhalten und ihnen das Einleben in Deutschland zu erleichtern.

Die Veränderung der außenpolitischen Lage als Folgeerscheinung des mit den Westmächten und Amerika abgeschlossenen Waffenstillstandes kann auch für die Hilfstätigkeit der Reichswanderungsstelle für die deutschstämmigen Kolonisten in Wolhynien und dem Cholmer Bezirk nicht ohne Einfluß bleiben. Insbesondere ist damit zu rechnen, daß mit dem Abzug der deutschen Truppen aus der Ukraine die Außenstellen in Kowel und Cholm ihre Tätigkeit werden einstellen müssen, soweit nicht, wie in Cholm, schon jetzt ihre Tätigkeit eingeschränkt ist. Damit wird jedoch die Fortsetzung der Hilfstätigkeit, mag sie vielleicht auch vorübergehend eine Unterbrechung erfahren, nicht in Frage gestellt. Denn die organisatorische Tätigkeit der Reichswanderungsstelle war von Anfang an darauf gerichtet, unter tunlichster Ersparung an beamteten Kräften aus der Heimat eingesessene und erfahrene Kolonisten für den Dienst der Rückwanderung heranzuziehen und sie derart auszubilden, daß sie unter Leitung eines den Konsulaten oder Gesandtschaften beizugebenden Außenbeamten der Reichswanderungsstelle für die Folge den bis dahin durch deutsche Arbeitskräfte bewältigten Dienst zu übernehmen in der Lage sind. In dem Bestreben, die Kolonisten zur Selbsthilfe anzuhalten, hat die Reichswanderungsstelle auch dem Zusammenschluß der Kolonisten, wie er in Wolhynien durch Bildung des westukrainischen Kolonistenverbandes erfolgte, lebhafte Aufmerksamkeit gewidmet und ihn tatkräftig gefördert. Es fehlt auch nicht an Anregungen der Reichswanderungsstelle zur Gründung von Genossenschaften, die sich die wirtschaftliche und kulturelle Förderung der Kolonisten zur Aufgabe setzen und auf dieser Grundlage die Verwertung des Vermögens der Rückwanderer übernehmen können. Der Anfang ist in Berlin gemacht, wo am 1. Januar 1919 die Deutsche Bank- und Kolonisationsgenossenschaft „Kolonistenbank“ — ihre Geschäftsstelle befindet sich in den Räumen der Reichswanderungsstelle Berlin-Charlottenburg, Werner-Siemensstraße 27/28 — ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen hat. Es sind Verhandlungen mit ihr im Gange, die, sobald die politischen Verhältnisse es gestatten, die Ausdehnung ihres Geschäftsbereichs auf Wolhynien und den Cholmer Bezirk und die Errichtung von Zweigstellen in Nowogradwolynsk und Cholm zum Gegenstande haben.

Es ist also Vorsorge getroffen, daß den deutschstämmigen Kolonisten in Wolhynien und dem Cholmer und insbesondere den Rückwanderern aus diesen Gebieten auch unter etwa eintretenden veränderten Umständen die Hilfstätigkeit der Reichswanderungsstelle unter Beteiligung der Kolonisten selbst erhalten bleibt. Dabei wird der bisher von der Reichswanderungsstelle eingeschlagene Weg der Hilfstätigkeit die Richtung weisen, die bei der weiteren Ausgestaltung dieser Tätigkeit innezuhalten ist, um den Interessen der Rückwanderer erschöpfend zu dienen.

Über die Aufgaben von Auslandshandelskammern.

Von Rechtsanwalt G. Wirth-Zürich, Syndikus der Deutschen Handelskammer in der Schweiz.

Wenn eine Auslandshandelskammer sich statutengemäß die Förderung des Güteraustausches zwischen dem Mutterland und dem Gaststaate zur Aufgabe setzt, so besagt das unter Umständen recht wenig, es kann aber sehr viel bedeuten. Maßgebend ist nicht so sehr das satzungsgemäße Ziel als der Geist, in dem die Auslandshandelskammer sich betätigt. Wie der Handel seiner Natur nach ein zweiseitiges Rechtsgeschäft ist, so muß eine Auslandshandelskammer erfüllt sein vom Geiste der Gegenseitigkeit. Leben und Lebenlassen muß ihre Devise sein. Eine ihrer vornehmsten Aufgaben muß sie darin erblicken, berechtigten Anschauungen und Forderungen der Kaufmannschaft des Mutterlandes in grundsätzlichen Fragen die Anerkennung der Kaufmannschaft und der Behörden des Gaststaates zu verschaffen, während sie sich andererseits bestreben wird, dem Verständnisse des Mutterlandes gewisse Grundanschauungen des Handels des Gaststaates zu erschließen.

Daß es hierbei oft recht schwer fällt, entgegenstehende Interessen zu versöhnen und zuwiderlaufende Strömungen in ein ruhiges Fahrwasser zu leiten, ist von vornherein klar. Jeder, der mit der Leitung einer Auslandshandelskammer zu tun hat, wird die Erfahrung machen, daß verhältnismäßig wenige Menschen es über sich gewinnen, einen augenblicklichen Vorteil um des größeren allgemeinen Nutzens und um der Zukunft willen hintanzustellen. Trotz solcher Erfahrungen wird sich die Leitung einer Auslandshandelskammer von dem als richtig erkannten Wege nicht abbringen lassen. Will eine Auslandshandelskammer der eben genannten Aufgabe gerecht werden, so muß sie in enger Fühlung mit den Handelskammern und den großen Wirtschaftsverbänden des Mutterlandes stehen. Durch Rundschreiben an diese wird sie Angelegenheiten von allgemeiner Bedeutung vor ein größeres, sachkundiges Forum bringen, um in dem anschließenden Meinungsaustausch eine Klärung strittiger Fragen herbeizuführen.

Von gleichgroßer Bedeutung ist der Kontakt mit den Auslandsvertretungen des Mutterstaates im Gaststaate. Wird hier der richtige Modus der gemeinschaftlichen Arbeit gefunden, so wird eine Auslandshandelskammer Konsulate und Gesandtschaften geradezu entlasten können, indem sie diesen Behörden Aufgaben abnimmt, zu deren Erfüllung der Beamtenapparat sich weniger eignet als der leichter bewegliche Mechanismus einer freien kaufmännischen Körperschaft. Wir denken hierbei insbesondere an das Auskunftswesen.

Der Förderung des Absatzes der heimischen Ware im Gaststaate dient die Kammer einmal durch orientierende Berichte allgemeiner Art über die geschäftliche Lage des Gaststaates und sodann durch Berichte über einzelne Geschäftszweige, welche für die Einfuhr von Bedeutung sind. Sie wird zu diesem Zwecke ihre im Gaststaate ansässigen Mitglieder in Fachausschüsse gliedern. Sie wird Absatz- und Bezugsquellen sowohl des heimischen Wirtschaftsgebietes, als des Gaststaates namhaft machen. Sie wird die Statistik aufmerksam verfolgen und aus ihr die Folgerungen ziehen, welche das geschulte Auge des Volkswirtschaftlers in den trockenen Zahlen entdeckt. Sie wird die Preispolitik der beiden Staaten und der in Frage kommenden Wettbewerber auf dem Markte beobachten usw. Alle diese Berichte werden den heimischen Handelskreisen wertvolle Fingerzeige geben können. Sie werden die Tätigkeit der Konsulate und Gesandtschaften nicht etwa entbehrlich machen, aber dadurch ergänzen, daß sie in die Berichterstattung gerade das hineinbringen, was den genannten amtlichen Stellen notwendigerweise abgeht: die Erfahrung des Kaufmannes, die sich aus kleinen und kleinsten Beobachtungen des täglichen Geschäftsverkehrs zusammensetzt, und die insbesondere die Erfahrungen und die Stimmungen der Kaufmannschaft des Gaststaates mitverwertet. Aus diesem Grunde wird man auch die Mitgliedschaft von Kaufleuten, die Staatsangehörige des Gaststaates sind, nicht grundsätzlich ablehnen dürfen, in ihr vielmehr eine schätzbare Unterstützung in der Erfüllung der Aufgaben einer Auslandshandelskammer erblicken.

Auslandshandelskammern werden sich aber nicht darauf beschränken dürfen, lediglich zu berichten. Ihnen muß die Freiheit der Initiative gewahrt bleiben, es muß ihnen frei stehen, Kritik zu üben, und zwar nicht einseitig, sondern objektiv nach beiden Seiten. Sie werden Anregungen aller Art dorthin weiter leiten, wo ihnen Folge gegeben werden kann. Dadurch, daß derartige Eingaben den Anstoß zu regem Austausche der Ansichten geben, wirkt die Auslandshandelskammer klärend und damit fördernd auf den Handel der beiden in Frage kommenden Staaten. Die Auslandshandelskammern werden ein wachsames Auge auf die gesetzgebende Tätigkeit hüben und drüben haben, und ihre anregende und kritisierende Tätigkeit wird nicht erst, nachdem ein Entwurf Gesetz geworden ist, sondern schon zu einer Zeit einsetzen, wo die Vorarbeiten zu demselben beginnen. Sie werden auf diese Weise die Regierung des Heimatstaates beim Abschlusse von Handels-, Zoll- und Niederlassungsverträgen und in der internationalen Gesetzgebung überhaupt tatkräftig zu unterstützen trachten. Voraussetzung für eine solche Unterstützung ist, daß der Auslandshandelskammer von derartigen gesetzgeberischen Arbeiten rechtzeitig vertrauliche Kenntnis gegeben und ihre gutachtliche Äußerung erbeten werde.

Über alle Fragen grundsätzlicher Natur wird die Auslandshandelskammer ihren Mitgliedern berichten, am zweckmäßigsten, indem sie allgemein zugängliche, gedruckte Mitteilungen verschickt, die möglichst jeden Monat einmal das Wichtigste aus dem Wirtschaftsleben des Gaststaates zusammenfassen, und die der Kammer auch Gelegenheit geben, Wirtschafts- und Handelsfragen von berufener Feder darstellen zu lassen.

Dient die Kammer auf diese Weise der Allgemeinheit, so dient sie nicht minder den Sonderinter-

essen ihrer Mitglieder. Den letzteren wird sie Auskünfte aller Art kostenlos erteilen. Was insbesondere das heikle Gebiet der Kreditauskunft angeht, so wird sie sich von dem im gewerbsmäßigen Auskunftswesen leider vielfach eingerissenen Schematismus freihalten und ihre Auskünfte erteilen auf Grund von Erkundigungen bei verschiedenen Stellen: sowohl bei einer gewerbsmäßigen Auskunftei, als bei ihren Vertrauensleuten aus dem fraglichen Geschäftszweig, als auch in geeigneten Fällen bei größeren Kreditinstistuten, als auch und insbesondere auf Grund persönlicher Besprechung mit dem Kaufmann, über den die Auskunft erbeten ist.

In ähnlicher Weise wird der Syndikus der Kammer verfahren, wenn es gilt, geeignete Vertreter nachzuweisen. Er wird sich nicht auf eine Liste vorgemerkter Persönlichkeiten beschränken, sondern er wird von Fall zu Fall die in Frage kommenden Persönlichkeiten kennen zu lernen suchen, um sich ein Urteil zu bilden, ob die Art des Betreffenden der Eigenart des Gaststaates entspricht. Nichts schlimmer, als wenn der Vertreter einer Firma infolge ungeeigneten, taktlosen Auftretens auf die Kundschaft wirkt wie das rote Tuch auf den Stier!

In engem Zusammenhang mit der Vertretung steht die Begründung von Zweigniederlassungen im Gaststaate. Hier werden Vorstand und Syndikus die Mitglieder der Auslandshandelskammer mit Rat in geschäftlichen und Rechtsfragen unterstützen, ihnen unter Umständen auch von der Begründung einer Zweigniederlassung abraten.

Neben die beratende Tätigkeit der Kammer tritt sodann die Vertretung der Interessen ihrer Mitglieder in all den Fällen, in welchen eine solche Vertretung angängig ist. Syndikus und Vorstand werden bereit sein, Forderungen der Mitglieder beizutreiben, in Prozeßfällen geeignete Rechtsanwälte nachzuweisen, in schiedsgerichtlichen Streitfällen die Interessen ihrer Mitglieder zu wahren, sie werden auch selbst bereit sein, das Amt eines Schiedsrichters zu übernehmen. Eine wichtige Aufgabe haben die Kammern zu erfüllen, indem sie in Angelegenheiten des Warenzeichen- und Patentrechts ihre Mitglieder vertreten bzw. auch hier die geeigneten, zuverlässigen, berufsmäßigen Vertreter nachweisen.

Wir kommen damit zu dem Verhältnis der Kammer zu den Behörden, den Handelskammern und Wirtschaftsverbänden des Gaststaates. Die Kammer wird diese Beziehungen möglichst auszubauen suchen und das Vertrauen dieser Behörden und Körperschaften gewinnen, wenn ihre Tätigkeit sich stets von den eingangs aufgestellten Grundsätzen des gegenseitigen Verständnisses leiten läßt. Das bedeutet nicht kritik- und willenloses Unterordnen, aber jede Verfechtung der Interessen des Mutterlandes im Gaststaate muß Rücksicht nehmen auf die Lebensauffassung und geschäftliche Denkweise des Gaststaates. Ihr sich anzupassen, muß das heiße Bemühen eines jeden Kaufmannes sein, der Ausfuhrhandel betreibt. Gerade diese Anpassung hat den deutschen Handel in den langen Friedensjahren vor dem Kriege groß gemacht; nicht zum Schaden des Auslandes, denn Deutschland war mit steigender Eigenerzeugung auch in steigendem Maße Verbraucher und Käufer geworden. Nach dem wirtschaftlichen Zusammenbruch Deutschlands liegt sein Wiederaufbau daher nicht nur im Interesse unserer selbst, sondern auch im Interesse aller, die ihre Ware in Deutschland absetzen wollen. Das Verständnis für die gegenseitigen Lebensnotwendigkeiten und Bedürfnisse zu heben, die Mittel zu ihrer Befriedigung zu mehren und den Boden zu bereiten, auf dem sich wieder so etwas wie eine europäische Kultur aufbauen läßt, dies ist letzten Endes die schöne Aufgabe jener Vereinigungen weitblickender Kaufleute, die in Auslandshandelskammern ein brauchbares Werkzeug zu alledem erblicken.

Kleinsiedlungen und Auslanddeutschtum.

Von Dr. Ernst Schultze, Privatdozent an der Universität Leipzig.

Für die Neugestaltung unserer landwirtschaftlichen Betriebs- und Besitzverhältnisse nach dem Kriege ist es von ausschlaggebender Bedeutung, ob eine Wirtschaftspolitik großen Stils Platz greift, die uns die ausländischen Wanderarbeiter vom Leibe hält und gleichzeitig die Auslanddeutschen zurückgewinnt.

Für alle Zukunft haben wir unsere Einrichtungen so zu treffen, daß die Möglichkeit der nationalen Selbsternährung gegeben ist. Der scharfe Widerspruch, den die Öffentlichkeit dem 1919 von der preußischen Regierung eingebrachten Fideikommißgesetz entgegenbrachte, so daß es klanglos in einem Ausschuß unterging, hat schon damals bewiesen, daß man in ganz Deutschland begreift, von wie tiefer Bedeutung die Frage der Besitzverteilung des landwirtschaftlich genutzten Bodens ist. Die Förderung der Kleinsiedlungen in sehr viel tatkräftigerer Art, als sie seit mehr denn 100 Jahren in Preußen anzutreffen war, ist eben nicht nur ein Gebot der sozialen Gerechtigkeit, sondern vor allem auch eine Forderung des nationalen Daseins.

Wohl oder übel werden wir uns entschließen müssen, eine weitblickende Landwirtschaftspolitik zu treiben, wie sie Friedrich Wilhelm I. anbahnte und Friedrich der Große mit beispiellosem Zielbewußtsein fortführte. Nach dem Abschluß des Siebenjährigen Krieges verwendete er, den schweren Geldverlusten zum Trotz, die der Krieg gebracht hatte, bis zu seinem Tode nicht weniger als acht Prozent der gesamten Staatseinnahmen für die Ansetzung von Kleinbauern.

Handelte es sich damals um die Besiedlung weiter Landstrecken, die des Menschen großenteils entbehrten, so steht heute im Vordergrund aller unserer Überlegungen die Unabhängigmachung der nationalen Ernährung vom Auslande. Dazu brauchen wir Hunderttausende von Kleinsiedlern, die namentlich dort, wo die Großgüter das Land zur Menschenarmut verurteilten, eine doppelte nationale Aufgabe zu erfüllen haben: die Menschenarmut, diese unvermeidliche Folge des Großgrundbesitzes, und

infolgedessen die wirtschaftliche Schwäche dieser Landesteile zu beseitigen, und gleichzeitig für die Groß- und Mittelstädte Nahrungsmittel in reichlichen Mengen zu erzeugen.

Soll diese Aufgabe gelingen, so bedarf es freilich einer grundsätzlichen Änderung unserer Landwirtschaftspolitik. Wir müssen dann die Aufgabe lösen: die ausländischen Wanderarbeiter — falls wir sie überhaupt erhalten könnten! — fernzuhalten, und an ihrer Stelle die in den feindlichen Ländern entwurzelten Auslanddeutschen zurückzuführen.

Am internationalen landwirtschaftlichen Wettbewerb freilich kann und wird sich Deutschland nicht durch Ausfuhr bedeutender Mengen von Lebensmitteln beteiligen. Allein um so mehr müssen wir bestrebt sein, uns kräftig genug zu machen und so geschickte organisatorische Maßnahmen durchzuführen, daß wir, beginnt einige Jahre nach Friedensschluß von neuem der Druck der Einfuhr billigerer landwirtschaftlicher Erzeugnisse, uns von dem Wettbewerb des Auslandes nicht in die Knie beugen lassen.

Die Schutzzollpolitik, die das Deutsche Reich seit Ende der siebziger Jahre trieb, wurde veranlaßt durch die großen Massen ausländischen (namentlich amerikanischen) Getreides, die auf den damals überaus billigen riesigen Landflächen neubesiedelter überseeischer Gebiete mit so geringen Kosten gebaut werden konnten, daß sie die Erzeugnisse der Landflächen im westlichen Europa, die bedeutenden Wert hatten, mithin ihre Erträgnisse außer mit den Arbeiterkosten mit den Zinsen für den Grundstückspreis belasteten, mühelos unterbieten konnten. Der Schutzzoll hatte dann jedoch neben der erhofften und erwünschten Wirkung, einen finanziellen Zusammenbruch der heimischen Landwirtschaft zu verhüten, die andere, die Grundstückspreise immer weiter in die Höhe zu treiben, weil man ja nun vor ausländischem Wettbewerb geschützt war. Infolgedessen nahm die Wertsteigerung der landwirtschaftlichen Grundstücke so verderblichen Umfang an, daß wir uns zu Beginn des 20. Jahrhunderts beinahe in derselben üblen Lage befanden wie ein Vierteljahrhundert zuvor. Auf die Dauer kann dies nicht so bleiben — und wird es nicht, wenn statt der Interessen der Großgrundbesitzer die der Kleinsiedler das Stichwort sprechen. Denn der Kleinsiedler ist weder auf hohe Landwirtschaftszölle angewiesen, noch hat er wirklichen Vorteil davon.

Nun hat jedoch die Frage des internationalen Wettbewerbs noch eine andere Seite, auf die wir erst im 20. Jahrhundert aufmerksam wurden. Unser Großgrundbesitz bedarf billiger Arbeitskräfte, um die gewünschten Erträge zu liefern — und diese Arbeitermassen wünscht er nur zu einer bestimmten Zeit im Jahre. So kam die Erscheinung der Sachsengängerei auf, jenes Wanderarbeitertums, das in die Landesteile mit starkem Großgrundbesitz zur Erntezeit Menschenmassen hereinzog, an die man nur eine Bedingung stellte: sie mußten billig sein. Daß diese Forderung das Gegenteil der Sozialpolitik in sich schließt und daß sie daher einer weitblickenden nationalen Wirtschaftspolitik ins Gesicht schlägt, braucht nur angedeutet zu werden.

In der Tat stellten sich in Deutschland durch das Wanderarbeitertum Zustände ein, die mehr als bedrohlich genannt werden müssen. Deutsche Arbeiter ließen sich dafür nur in kleiner Zahl anwerben, die große Menge mußte aus fremden Ländern beschafft werden. Namentlich war Rußland (in kleinerem Maßstabe auch Galizien) das große Menschenvorratsbecken, aus dem der Großgrundbesitz die Wanderarbeiter zog. So verwendete Deutschland in den letzten Friedensjahren zur Erntezeit etwa 400000 meist slawische Landarbeiter. Je mehr aber Rußlands Volkswirtschaft erstarkte, desto stärker trat im Zarenreich das Bewußtsein hervor, daß es von Deutschland für die Genehmigung der vorübergehenden Zuwanderung landwirtschaftlicher Arbeiter bestimmte Gegenleistungen verlangen könne. In den letzten Jahren vor dem Kriege spielte die russische Regierung diesen Trumpf des öfteren aus: sie drohte offen oder in Andeutungen der Presse, wolle Deutschland gewisse Forderungen nicht erfüllen, die Auswanderungserlaubnis zu sperren.

Was sollte dann geschehen? ... Man braucht die Frage nur zu stellen, um zu sehen, daß sie die übelste Bedeutung gewinnen könnte. Jede nationale Wirtschaftspolitik in Deutschland wird also von dem Wunsche ausgehen müssen, uns von den fremden Wanderarbeitern unabhängig zu machen. Auf die Dauer kann dies nur geschehen, wenn es uns gelingt, allenthalben so große Mengen von Kleinsiedlern anzusetzen, daß wir der fremden Landarbeiter nicht mehr bedürfen.

Übrigens dürfte uns, ob wir wollen oder nicht, schon die Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Auslande dazu zwingen. Sind wir doch nicht die einzigen, die der Frage der Kleinsiedlungen Beachtung schenken. Kein fremdes Land ist darin tatkräftiger vorgeschritten als das bis zum Kriegsausbruch von uns häufig unterschätzte Rußland, das 1905 eine groß angelegte Reform der ländlichen Besitzverteilung begann. Freilich wurde sie bisher nur zum Teil durchgeführt. Das aber, was man dort schuf, übertrifft sehr erheblich den Umfang der deutschen inneren Kolonisation während derselben Zeit. — Auch andere Länder sind nicht untätig geblieben: selbst England hat durch das „Small Holdings"-Gesetz des Jahres 1907 eine Agrarreform begonnen. Noch kräftiger ist diejenige Irlands, wo 1903 ein ganz groß geplantes Landbesitzreformgesetz erlassen wurde, das nur an dem Übelstande leidet, daß es, um Kleinbauern zu schaffen, dem Gutsbesitz ungeheure Beträge in den Schoß wirft[1]). —

Des weiteren zwingt uns die Rücksicht auf die zahlreichen Auslanddeutschen, die nach dem Kriege versuchen werden, sich in Deutschland ein neues Leben zu bauen, für die Möglichkeit von Kleinsiedlungen in größtem Umfange zu sorgen. Viele dieser von dem Kriege schwer Betroffenen

[1]) Siehe über das irische Landgesetz mein Buch: Irland. Seine politische Knechtung und sein Streben nach Selbstregierung. (Berlin, Hermann Paetel, 1916.)

sehnen sich zurück in das Land, in welchem ihre Wiege oder doch die des Vaters oder Großvaters stand. Nur können wir sie eben nicht nach Deutschland ziehen, wenn wir gleichzeitig erlauben, daß ausländische Wanderarbeiter den Lohn als Landarbeiter drücken, oder daß dieselbe Ursache den Geldertrag der Kleinsiedlungen herabsetzt. Ein sehr großer Teil dieser entwurzelten Auslanddeutschen besteht aus Bauern; denn soweit sie in städtischer Bevölkerung aufgingen, sind die ausgewanderten Deutschen zum großen Teil vom fremden Volkstum verschluckt. Die Bauern dagegen haben in Rußland wie in den Vereinigten Staaten, in Kanada wie in anderen Teilen der Welt Sprache und Sitte viel eifriger bewahrt.

Es wird eine der dringendsten und schönsten Aufgaben der deutschen Staatskunst sein, sie dem alten Vaterlande zurückzugewinnen. Das verächtliche Wort von dem deutschen „Völkerdünger", der andere Nationen befruchtet habe, schneidet uns heute noch tiefer in die Seele als jemals. Heute wissen wir, welche unnennbaren Werte an körperlicher und geistiger Kraft, an wirtschaftlichem Können und moralischer Tüchtigkeit wir unwiederbringlich verloren — ja mehr als das: an das feindliche Ausland zu dessen Kräftigung abgegeben haben!

Früher wurde in Deutschland selten der Versuch gemacht, die Ausgewanderten zurückzugewinnen. Nur Friedrich der Große tat dies mit außerordentlichem Geschick. Planmäßig siedelte er Rückwanderer in seinem Staatsgebiete an. Namentlich warf er sein Auge auf die Deutschpolen. Auch damals kam es dort zu einer Bewegung gegen die Deutschen, die mit den heutigen Zuständen verzweifelte Ähnlichkeit hatte. Allenthalben wurden die Deutschen verfolgt, und waren sie gar protestantisch, so ging es ihnen doppelt schlecht. Hierzu kam die schmachvolle Willkür des hohen Adels und eine Anarchie, unter der die Ausländer noch mehr litten als die Eingeborenen. Alles dies zusammen trieb aus Polen mehr als 12000 Deutsche aus. Oft waren es ganze Gemeinden, die ihren Wohnsitz aufgaben. Beispielsweise zog die reformierte Gemeinde aus Seibersdorf, 300 Köpfe stark, nach dem Fürstlich Anhalt-Pleßschen Dominium. Ebenso fand eine große Auswanderung aus Lissa statt, diesem unglücklichen Städtchen, das dreimal den Flammen zum Raube geworden war und dann von dem Fürsten Sulkowski vergewaltigt wurde. Die bürgerlichen Privilegien der Bewohner, die vom König von Polen bestätigt waren, zerriß er mit eisigem Hohn, und die Abgesandten, die es gewagt hatten, ihm diese ihre verbrieften Rechte zu überreichen, ließ er in die Scharfrichterei sperren. Die Bürgerschaft aber mußte es sich gefallen lassen, daß dieser Despot, unterstützt von seinem Bruder, dem Fürsten von Reisen, der ihm 50 Mann Fußvolk und 50 Mann Kavallerie geschickt hatte, auf die unbewaffneten, friedlichen Menschen feuern ließ.

So wanderten denn die Deutschen aus Polen in Scharen zurück. Besonders gern siedelten sie sich in Schlesien und in der Neumark an, wofür Friedrich alle Vorsorge traf. In dem Glogauer Bezirk bevölkerten sie vor allem die Kreise Militsch, Wohlau und Guhrau. In der Stadt Guhrau ließen sich nicht weniger als 181 dieser Rückwandererfamilien nieder, in Herrnstadt 58, in Schwiebus 51. In der Neumark genoß die Stadt Driesen bei den Deutschpolen besondere Beliebtheit und wurde durch ihre Ansiedlung wesentlich gehoben. Weiter fanden größere Ansiedlungen der deutschpolnischen Rückwanderer in Klein- und Groß-Czetteritz, Derschau, Massow, Altensorge, Blockwinkel, Aarhorst usw. statt. Aber auch weit nach Westen hinein wurden sie geführt, selbst im Magdeburgischen wurden Deutschpolen angesiedelt. Die größte Zahl allerdings blieb östlich der Oder — im Netzebruch wurden 710 solche Familien angesetzt, im Warthebruch 1055.

Es ist selbstverständlich, daß König Friedrich irgendeinen Unterschied in der Religion dabei nicht gelten ließ. Führte er doch den Grundsatz der religiösen Duldsamkeit mit voller Absicht gerade auch deshalb durch, weil er sich bewußt war, wie die Intoleranz Neusiedler abschrecken konnte, und wie andererseits das Bewußtsein, religiös nicht bedrückt zu werden, zum Wohlbefinden beitrug. In der Tat ward der preußische Staat durch diesen Grundsatz der Duldsamkeit und durch die Fritzische Justizreform, die einen festen Rechtsboden für ein gesteigertes Wirtschaftsleben schuf, innerlich gekräftigt, weil dadurch nutzlose innere Reibungen vermieden wurden. Es ist schwer zu sagen, was den Neusiedlern größeren Eindruck machte und innerlich mehr ans Herz wuchs: die Rechtssicherung oder die Gewissensfreiheit.

Ebenso eifrig war Friedrich darauf bedacht, allenthalben in seinen Staaten keinen Morgen Bauernlandes an Rittergüter übergehen zu lassen. Weder durch Kauf noch auf andere Weise sollte dies geschehen. Obwohl die Versuchung, Bauern zu legen, um die Gutsfläche zu vergrößern, besonders in den ostelbischen Provinzen sehr groß war, hielt er mit unerschütterlicher Festigkeit darauf, daß dies nicht geschehe. Wußte er doch, daß ein bedeutender Teil des Bauernstandes in den letzten Jahrzehnten sowohl in dem schwedischen Neuvorpommern, als in Mecklenburg und anderen deutschen Ländern durch das Bauernlegen zerstört worden war. Der Vorgang spielte sich unter seinen eigenen Augen weiter ab. Gerade deshalb verhinderte Friedrich dies in den angrenzenden preußischen Gebieten mit aller Tatkraft. In seinem Testament schärfte er seinen Nachfolgern die Wichtigkeit solchen Bauernschutzes nachdrücklichst ein. Die Kraft eines Staates beruht eben auf der Stärke seiner Bevölkerung, in der auch Friedrich, ebenso wie sein Vater und der Große Kurfürst, den wahren Reichtum der Staaten sahen.

Nach seinem Tode hat man sich in Deutschland um die Gewinnung von Rückwanderern meist um so weniger gekümmert, als man der Ansicht huldigte: das Land sei übervölkert. Man pflegte daher häufig nach Kräften die Auswanderung, die dann ungeregelt in alle Teile der Welt abfloß. Für Deutschland bedeutet dies nichts anderes als einen beständigen Blutverlust, gleichsam eine unablässig fließende Wunde. Rückwanderer suchte

man daher kaum zu gewinnen, von vereinzelten Fällen abgesehen. Wo aber der Versuch geschah, mißlang er meist. Als Bismarck Karl Schurz — dem Freiheitskämpfer von 1848, der seinen Universitätslehrer Kinkel aus dem Gefängnis befreit hatte, dann nach England und später nach Nordamerika gegangen war, wo er in den Vereinigten Staaten zu den höchsten Ehren aufstieg — vorschlug, nach Deutschland zurückzukehren, lehnte Schurz ab. Der ganz überwiegenden Mehrzahl seiner Schicksalsgenossen trat ein solches Anerbieten niemals entgegen. Kamen sie, getrieben von heißer Liebe zum Vaterlande, besuchsweise nach Deutschland, so fanden sie hier manches zu klein, und es schien ihnen in der neuen Heimat wirtschaftlich schnelleres Fortkommen möglich. — Setzen sich aber heute staatliche und nichtstaatliche Körperschaften bei uns das Ziel, die entwurzelten Auslanddeutschen zurückzugewinnen, so hängt das Gelingen wesentlich davon ab, ob wir ihnen Kleinsiedlungsstellen bieten können, die fleißige Arbeit durch behagliches Dasein belohnen. Daß die Rückwanderung sehr stark sein wird, läßt sich schon daraus schließen, daß sie bereits vor dem Kriege in nicht unbedeutenden Mengen einsetzte: die Ansiedlungskommission in den Ostmarken konnte mehrere tausend Familien (namentlich aus Wolhynien, zum kleineren Teil aus Südrußland, von der Wolga und aus Galizien) ansetzen.

Jedenfalls: Seien wir auf der Hut, daß uns nicht abermals kostbare deutsche Menschen verloren gehen! Es gibt genug Staaten, die darauf aus sind, sie zu gewinnen. Einer ist die nordamerikanische Union; ein anderer England. Letzteres hat während des Krieges deutsche Bauern, die in Rußland von ihren Gütern vertrieben wurden, zu Hunderten nach Kanada geschafft, wo es sie zur Aufschließung des Landes prächtig verwenden kann. Wollen wir das auch in Zukunft dulden?

Deutschstämmige Kriegsgefangene in Deutschland.

Von Dr. Rudolf Peschke-Berlin.

Unter den drei Millionen Kriegsgefangenen der Mittelmächte haben sich naturgemäß auch zahlreiche Nachkommen deutscher Eltern befunden. Im besonderen Umfange galt dies für die russischen Heeresangehörigen, da unsere Volksgenossen aus den deutschen Siedlungsgebieten West- und Südrußlands sowie der Wolganiederung, des Baltikums, Sibiriens und Kaukasiens eine ansehnliche Truppe aufzubieten hatten. Die deutschstämmigen Bauern des russischen Reiches werden auf mindestens zwei Millionen bewertet, russische Schätzungen gehen bis zu drei Millionen.

Seit mehr als 40 Jahren waren die Kolonisten in immer steigendem Maße zum Heeresdienst herangezogen worden; ihr Privileg der Befreiung davon war seit 1874 aufgehoben. Wie einschneidend sie diese Veränderung empfanden, geht aus dem Lied „Das Manifest“ hervor, in dem die ganze Geschichte der Kolonisten im kleinen enthalten ist, und das wir deshalb hierhersetzen:

Das Manifest der Kaiserin,
Es dachte nach den Deutschen hin!
Sie sollten pflanzen Brot und Wein
Und sollten auch Kolonisten sein.

Wir verließen unser Vaterland
Und zogen in das Russenland.
Die Russen waren uns sehr beneidt,
Und weil wir waren so lang befreit,

So brachten sie's dahin mit List,
Daß wir nicht mehr sollten sein Kolonist.
Ei, keine Kolonisten sind wir mehr
Und müssen tragen das Gewehr.

Ja, was doch durch den Neid geschicht!
Hat man das Manifest vernicht!
Wir stammen aus dem Deutschen Reich,
Und jetzt sind wir den Russen gleich.

Im Weltkriege mußten auch Lehrer und andere Bevölkerungsgruppen und Berufe, die sonst nicht zu dienen brauchten, einrücken. Es gab unter den deutschrussischen Kriegsgefangenen einige, die nahezu 10 Jahre dem Zaren gedient hatten, im Boxeraufstand, als Wache an der mandschurischen Grenze, im Japanischen Kriege und nun seit 1914. Beliebt freilich ist der Heeresdienst unter den Kolonisten nie gewesen, aber sie haben ihre Pflicht doch treu erfüllt und infolge ihrer durchschnittlich höheren Intelligenz vielfach bessere Stellen bei Stäben und in der Verwaltung erhalten als die stumpfe Masse der Russen, auch in diesem gegen die verhaßten „Germantzi“ geführten Krieg. Zu Offizieren sind sie allerdings während des Krieges nicht mehr befördert worden. Es rückten aber eine Reihe Reserveoffiziere in die russische Armee ein, die den Stolz auf ihre deutsche Bauernabstammung nicht verleugneten und sich z. B. gern „Leutnant und Kolonist“ unterschrieben.

Die Stellung der zur Armee des Zaren einberufenen Kolonisten entbehrte von vornherein nicht der Tragik: Der Kriegsausbruch hatte in ihrem Innern jäh den Zwiespalt aufgerissen, in dem sie sich als „deutsche Leut“ im russischen Heere befanden: „Marschieren mußte ich wohl, weil ich dem Zaren die Treue geschworen hatte, und mich für ihn totschießen lassen auch, aber daß ich als Deutscher selbst meine Blutsbrüder niederschoß, dazu konnte ich mich vor mir selbst nicht verpflichtet fühlen,“ äußerte z. B. ein Kriegsgefangener aus einem südlichen Gouvernement. In solcher Stimmung zogen sie ins Feld und mußten dabei bald erleben, daß man sie oft in brutaler Weise als unsichere Elemente, ja offensichtlich als Spione behandelte. Zugleich erhielten sie Nachricht von der gegen ihre Angehörigen in der Heimat eingeleiteten Beraubungspolitik der russischen Regierung. Es ist nur aus den ehrenfesten Grundanschauungen des deutschen Bauern und zugleich aus der Besorgnis, die Angehörigen zu Hause nicht noch größerer Gefahr auszusetzen, zu erklären, daß nicht Überläufer geschlossen und in größeren Mengen bei den deutschen und österreich-ungarischen Linien eintrafen. Das schlechte Gewissen der russischen Regierung zeigte sich darin, daß im Sommer 1915 auf Befehl des Oberkommandierenden

Nikolaj Nikolajewitsch alle Deutschen von der russischen Westfront zurückgezogen und den Türken entgegengestellt wurden*). Den fürchterlichen Transport-, Gesundheits- und Verpflegungsverhältnissen im Kaukasus und in Persien sind in den Verkehrs- und Arbeiterbataillonen viele hundert Kolonisten, mehr als auf dem Schlachtfelde, erlegen. Trotzdem haben sie hier noch kriegerischen Ruhm erworben; die hervorragende Beteiligung kolonistischer Truppen an der Einnahme von Erzerum ist auch von russischen Zeitungen anerkannt.

Bereits unter den bei Tannenberg gefangenen Russen waren viele Soldaten, die aus den deutschen Kolonien stammten. Die in deutsche Gefangenschaft geratenden Kolonisten und Deutschstämmigen überhaupt fanden sehr bald die Beachtung seitens interessierter Kreise. Bereits im November 1914 wurde Beamten des Fürsorgevereins für deutsche Rückwanderer zu Berlin der Besuch der Kriegsgefangenenlager gestattet, um die „Deutschrussen" unter der Masse der russischen Völker festzustellen und eine Sammlung und Sonderbehandlung dieser Elemente einzuleiten. Leider wurden durch die hygienischen Schwierigkeiten des ersten Jahres — einzelne Lager wurden wegen Fleckfiebers auf Monate gesperrt — diese Bemühungen sehr beeinträchtigt. Währenddes waren die Deutschrussen mit anderen fremden Kriegsgefangenen auf Arbeitskommando geschickt, und die positive Arbeit wurde wieder erschwert. So konnten erst im Laufe der Jahre 1915 und 1916 die vom Kriegsministerium als zweckmäßig erkannten Vorsorgen durchgeführt werden: in kirchlicher Hinsicht, in bezug auf die Arbeitsstellung, auf größere Bewegungsfreiheit, auf Kleidung und Löhnung — Erleichterungen, die zeigen sollten, daß man den ins alte Mutterland verschlagenen Deutschen auch als deutschen Bruder aufzunehmen gewillt war. Es sollte den Deutschrussen gezeigt werden, daß sie, wenn eines Tages ihres Bleibens in der Heimat ihrer Väter nicht mehr sein könnte, bei der Stammheimat Rat und Hilfe finden würden. Die Einheitlichkeit der ganzen Arbeit wurde durch den Umstand sehr gefördert, daß der Leiter des Fürsorgevereins, Rittmeister Borchardt, zugleich das zuständige Referat im preußischen Kriegsministerium übernahm. Grundsätzlich blieben die deutschstämmigen Kolonisten natürlich Kriegsgefangene. Jeder, der als Deutschstämmiger durch die Beamten des Fürsorgevereins anerkannt war, erhielt einen Schutzpaß, der ihn diesem Verein unterstellte. Am einheitlichsten hätte sich ja die Behandlung der deutschstämmigen Kriegsgefangenen gestalten lassen, wenn von vornherein bestimmte Lager und ein bestimmter Armeekorpsbezirk bzw. ein Teil eines solchen, für ihre Unterbringung bereitgehalten wäre; andererseits hat sich aber doch die Unterbringung in mehreren Korps insofern als günstig erwiesen, als den Deutschrussen dadurch Gelegenheit geboten wurde, die Verhältnisse in ganz Deutschland kennen zu lernen. Erst seit dem Ende des Jahres 1916 wurden bestimmte Deutschrussenlager eingerichtet; in der Mark Brandenburg Berger Damm, in Westfalen Schloß Holthausen bei Büren, in Ostpreußen Insterburg. Die Vorrechte, die ihnen als Deutschen zuerkannt wurden, bezogen sich, wie schon erwähnt, auf Löhnung und Kleidung sowie auf sorgfältigere Unterbringung und auf die Überwachung ihrer Behandlung. Soweit als möglich haben die Deutschrussen Einzelarbeitsstellen in der Landwirtschaft erhalten und sich als selbständige Wirte oft außerordentlich tüchtig erwiesen.

War die ganze Organisation zunächst in Berlin im Fürsorgeverein zentralisiert, so wurden in den letzten Jahren des Krieges in den einzelnen Korpsbezirken sogenannte Korpsfürsorgestellen geschaffen, die mit vielem Erfolg gearbeitet haben. Die „Korpsfürsorger" blieben in dauernder Verbindung mit ihren Schutzbefohlenen, versammelten sie auf Reisen in den Gemeindehäusern oder an anderen geeigneten Orten und standen ihnen so mündlich und schriftlich in jeder Weise bei. Bedeutend vertieft und erweitert wurde die Arbeit dadurch, daß nach Vereinbarungen mit Österreich-Ungarn und der Türkei von dorther alle irgend entbehrlichen deutschstämmigen Kriegsgefangenen nach Deutschland übergeführt wurden. Im ganzen betrug die Zahl der Deutschrussen im Sommer 1918 20 300, wobei auch die geringe Zahl der Deutschrumänen mitgerechnet ist, die grundsätzlich dieselbe Behandlung wie die Deutschrussen erfuhren.

Der an sich etwas umständliche Apparat und die ins einzelne gehende Kleinarbeit wäre vielleicht nicht vonnöten gewesen, wenn das deutsche Volk und die Behörden eine genauere Kenntnis des Auslanddeutschtums und überhaupt im allgemeinen ein sicheres Gefühl für das gemeinsame Volkstum besäßen. Das völkische Empfinden versagte indes in weiten Gebieten Deutschlands. In Süddeutschland und im Westen war es allerdings stärker vorhanden, aber auch dort nicht so tief und instinktiv wie bei anderen Völkern. Gerade der auslanddeutsche Bauer des Ostens aber hat aus der unbedingten Notwendigkeit der Selbsterhaltung heraus das völkische Bewußtsein und die völkische Eigenart in hohem Maße gepflegt und glaubt oft beim Betreten des Mutterlandes zu erkennen, daß er eigentlich viel deutscher als der Reichsdeutsche denkt und fühlt. Dieser hingegen kommt schwer über den Staatsbegriff hinaus, für ihn ist in mancher Beziehung der Pole aus der Provinz Posen eher ein Deutscher als der deutschstämmige Bauer russischer Staatsangehörigkeit. Diesen Gegensatz haben die deutschrussischen Kriegsgefangenen besonders bitter empfunden. „Es ist nun halt so, in Rußland sind wir die Deutschen und in Deutschland sind wir die Russen," derartige resignierte Äußerungen schallten uns immer wieder aus ihren Reihen entgegen. Wo freilich Stammesbrüder zu ihresgleichen kamen, wie in Württemberg, am Rhein oder in Hessen, aus welchen Gegenden die Deutschrussen zum großen Teil hergekommen sind, da fiel dieser Gegensatz von selbst fort. Mehrfach haben

*) Man soll beim Feind nicht tadeln, was man selbst zu tun für richtig hält. Die russische Maßnahme war nichts anderes als die deutsche auch, die den größten Teil der Elsässer an die Ostfront schob. Man kann den Dingen auch ein gutes Motiv unterlegen: Man wollte die Leute einfach vor Gewissenskonflikten bewahren. [Die Schriftleitung.]

sich in den alten Auswanderungsgebieten Beziehungen von Großväterseite her wieder anknüpfen lassen.

Andere Ursachen zu Mißverständnissen zwischen Deutschrussen und Reichsdeutschen ergaben sich aus der Verschiedenheit des ganzen Lebens. Unter den Wolgabauern und den sibirischen Kolonisten finden sich z. B. viele, die noch durchaus in der patriarchalischen unkapitalistischen Lebensauffassung wurzeln und bei denen der Begriff der Nahrung fast ausschließlich gegenüber dem des kapitalistischen Erwerbes überwiegt. Eine geregelte Geldwirtschaft, die Aufbringung von Zinsen usw. ist ihnen fremd, und sie sind daher auch nicht an so straffe Ausnutzung von Zeit und Kräften gewöhnt. In Südrußland freilich herrscht das Jagen nach Erwerb, das sich besonders in dem großen Landhunger der dortigen Kolonisten äußert, in oft sehr starker Weise vor. Im allgemeinen legt der Kolonist mehr Wert auf die Einhaltung der religiösen Formen und auf Bibelglauben; von ihrem einfachen, christlich gesunden Standpunkte aus haben manche Kriegsgefangene, besonders aus den unter den Kolonisten viel verbreiteten separatistischen Kreisen, häufig ihrer Entrüstung über die im Mutterlande vorgefundenen Zustände auf kirchlichem und sittlichem Gebiet Ausdruck gegeben und dann leider in ihrer Kritik kaum zu schwarz gemalt. Wer einen Blick in die „Heimkehr", die für die Kriegsgefangenen und Rückwanderer herausgegebene Kriegszeitschrift des Fürsorgevereins, getan hat, wird aus dem Ton der Briefe und Anreden an die Kameraden den religiösen Untergrund im Leben der Kolonisten herausgehört haben.

In wirtschaftlicher Hinsicht ist der deutsche Bauer aus Südrußland dem durchschnittlichen reichsdeutschen in mancher Beziehung überlegen, da er bei seiner extensiven Arbeitsweise in großem Maßstab mit Maschinen zu wirtschaften gelernt hat. Andererseits steht der Kolonist im allgemeinen auf einer primitiveren Wirtschaftsstufe; die Fortschritte, die die intensive Bearbeitung des Bodens bedingen, sind ihm naturgemäß fremd. Düngung z. B. kennt er kaum und braucht sie ja auch für seine Bewirtschaftung gar nicht. Es hat sich aber gezeigt, daß der deutsche Bauer aus Rußland gerade die Anpassung an die hiesigen wirtschaftlichen Verhältnisse bald und vollkommen erreicht hat. Es gibt verschiedene Beispiele, daß Bauerngüter durch einen Deutschrussen besser in Ordnung gehalten wurden, als sie es vorher waren, und daß der auf Urlaub gekommene Besitzer die Verbesserung rückhaltlos anerkannt hat. Über gewisse Voreingenommenheiten kommt der Steppenbauer allerdings schwer hinaus; obgleich seine Voreltern zum größten Teil aus den gebirgigen Teilen Deutschlands stammen, fühlt er sich doch im Gebirge nicht mehr wohl, sondern beengt, da der freie Ausblick fehlt. Gute Dienste, um die deutschrussischen Kriegsgefangenen in die deutschen landwirtschaftlichen Verhältnisse einzuführen, haben die in den verschiedenen Lagern eingerichteten Kurse mit Fachvorträgen gezeitigt. Hierbei wurden besonders alle für Rückwanderungslustige wichtigen Gebiete eingehender behandelt, wie Ansiedlung, Ödland- und Moorkultivierung usw. An die Vorträge schlossen sich häufig praktische Besichtigungsreisen. In der gleichen Richtung wirkte auch die „Heimkehr". Sie hat außerdem vor allem die Eingewöhnung in die Kultur des jetzigen Deutschland betrieben und ist so ein wirkliches Band zwischen den durch den Krieg hierher verschlagenen Auslanddeutschen und den Reichsdeutschen geworden. Auch das Mutterland hat in bezug auf die Kenntnis des Auslanddeutschtums durch die Aufnahme der deutschrussischen Kriegsgefangenen manches gewonnen. Dr. Schünemann und Lane haben eingehende und wertvolle Studien über Lied und Gesang in den deutschrussischen Kolonien gemacht, und Professor v. Unwerth in Rostock hat im Auftrage der Preußischen Akademie die deutschen Mundsprachen an der Wolga und in Südrußland unter den Kriegsgefangenen studiert.

Ihre Einbürgerung in deutsche Bundesstaaten haben im ganzen nahezu 3300 Kriegsgefangene beantragt. Hierbei sind vielfach Familienväter, deren Angehörige aus Wolhynien während des Krieges zurückwanderten und nun hier in Deutschland ihre kriegsgefangenen Ernährer wiedererhielten, und sehr viele hier verheiratete oder solche, die Heiratsanträge gestellt haben. Die Rückwanderungslust hätte sich noch viel deutlicher gezeigt, wenn während des Krieges bestimmtere Angaben über die spätere Siedlungsmöglichkeit sich hätten machen lassen. Das war aber bei den bestehenden wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen unmöglich. Dazu kam, daß die meisten sich über die grundlegenden Fragen der Zukunft mit ihren Angehörigen nur unvollkommen verständigen konnten. Es ist eine falsche Anschauung, wenn mehrfach die Arbeit an den deutschrussischen Kriegsgefangenen unter dem Gesichtspunkte betrachtet wurde, als wenn von diesen Kriegsgefangenen möglichst viele im Lande bleiben sollten; sie sollten nur nach ihrer Rückkehr in die alte Heimat eine Verbindung mit dem Mutterlande herstellen können und für den Fall, daß die Auswanderung aus den deutschrussischen Kolonien nötig würde, mit Rat und Tat vermöge der hier gewonnenen Beziehungen helfen können. — Hatten sich die deutschrussischen Kriegsgefangenen in der Anfangszeit bewußt etwas zurückgehalten, aus Besorgnis vor politischen Folgen nach ihrer Rückkehr, so wurde ihre Haltung fortgesetzt vertrauensvoller. Hierzu trug gerade die Politik der russischen Regierung gegenüber den Daheimgebliebenen bei; Briefe aus der Heimat, die vielfach von Enteignung der Angehörigen berichteten, wurden in der „Heimkehr" veröffentlicht. So war die Stimmung der deutschrussischen Kriegsgefangenen im allgemeinen durchaus vaterländisch und auf den deutschen Sieg gestimmt. Das zeigte sich auch darin, daß sie in zunehmendem Maße sich an den Kriegsanleihen beteiligten. In den letzten Monaten des Jahres 1918 freilich wurde die Stimmung etwas dadurch niedergedrückt, daß der Rücktransport der Kriegsgefangenen, auf den sie nach dem Brester Frieden bestimmt gerechnet hatten, von Monat zu Monat hinausgeschoben wurde. Hier liegt entschieden ein gewisses Verschulden den Deutschrussen gegen-

über vor, da sie infolge ihrer Stammeszugehörigkeit erwarten konnten, daß ihnen an erster Stelle die Freiheit wiedergeschenkt würde. Zu beachten ist allerdings, daß das plötzliche Herausziehen aller Deutschrussen vor und während der Erntearbeiten in vielen Gegenden schwere wirtschaftliche Nachteile mit sich gebracht hätte. Vorläufig muß man bei den Zuständen, wie sie besonders in den deutschen Wolgakolonien herrschen, immer noch davor warnen, daß die kriegsgefangenen Deutschrussen nach der Heimat fahren. Vielfach sind Rücktransporte tätlich von Russen angegriffen oder ins bolschewistische Heer eingestellt worden.

Im ganzen darf man der Hoffnung Ausdruck geben, daß die in die Heimat zurückkehrenden Kriegsgefangenen wenigstens kulturell ein wichtiger Faktor zur Fühlungnahme mit dem Mutterlande bilden werden und daß sich, wenn unser Markt wieder an Maschinen und anderen Fabrikaten produktionsfähig sein wird, durch sie auch wirtschaftliche Beziehungen mit den Kolonisten in stärkerem Maße als früher anknüpfen lassen. Gerade den Auslanddeutschen brauchen wir beim Wiederaufbau unserer Wirtschaft als das einzige Element, auf das wir uns wirklich stützen können. Es gilt in Zukunft noch mehr als früher, alle deutschen Kräfte, wo auch immer, zu stärken, damit diese furchtbare Krise schließlich trotz allem mit keinem Zweifel an der Erhaltung des Deutschtums auf Erden endet.

Die Wollversorgung Europas nach dem Kriege.

Von Direktor Karl Janovsky-Wien.

Die gesamte Wollproduktion der Welt bewegt sich annähernd zwischen 2 700 000 000 und 3 000 000 000 Pfund, und zwar sind für die europäische Wollindustrie die wichtigsten Bezugsquellen das Britische Reich samt seinen Kolonien, Argentinien, Uruguay, die Vereinigten Staaten von Amerika und Rußland. Über die Größe der Produktion in diesen Staaten gibt nachfolgende Tabelle Aufschluß:

		in Millionen Pfund	in %
Ver. Königreich samt seinen Kolonien	Das Vereinigte Königreich	131	
	Australien	702	
	Neuseeland	197	
	Südafrika	145	
	Britisch-Indien	60	
	Andere Teile des Britischen Reiches (Ägypten, Falklandsinseln usw.)	6	1 241	49,9
Argentinien			415	16,7
Uruguay			130	5,2
Vereinigte Staaten von Amerika			322	12,9
Rußland			380	15,3
		Zusammen	2 488	100,0

Aus diesen Zahlen geht sinnfällig hervor, daß bei den Betrachtungen über die Wollversorgung Europas die Produktion Großbritanniens samt seinen Kolonien zum Ausgangspunkte gemacht werden muß, denn dieses Reich hält den Schlüssel der ganzen Situation in der Hand. Von den anderen angeführten Staaten fallen nur Argentinien und Uruguay in die Wage, da die russischen und nordamerikanischen Wollen in erster Linie zur Alimentierung der dort heimischen Woll- und Halbwollindustrie zur Verfügung gestellt werden; das gilt besonders für die Vereinigten Staaten von Amerika, wo sich dieser Industriezweig während des Krieges geradezu sprunghaft schnell entwickelt hat. So steigerte sich beispielsweise der Export der Woll- und Kammgarnfabrikate von 740 000 Pfund Sterling im Jahre 1913 auf 1 079 000 Pfund Sterling im Jahre 1915. Trotzdem die Exportziffern der weiteren Kriegsjahre 1916/18 noch nicht zur Verfügung stehen, kann man ruhig die Behauptung aufstellen, ohne durch die später zugänglichen Zahlen Lügen gestraft zu werden, daß die Vereinigten Staaten, durch die während des Krieges erfolgte Verarbeitung der verschiedensten Wollsorten im großen Umfange zu einer nicht zu unterschätzenden Konkurrenz herangewachsen, in erster Linie als Lieferant von Fertigfabrikaten in Anmerkung kommen werden, und zwar auf Kosten des Rohstoffexportes.

Um Schlüsse für die voraussichtliche Gestaltung des Rohstoffmarktes in Wolle während der Übergangswirtschaft ziehen zu können, genügt es keineswegs, die Produktionsziffern der einzelnen für die Versorgung des europäischen Marktes in Betracht kommenden Überseestaaten heranzuziehen, denn auf dieser Basis könnte das Endergebnis leicht ein Trugschluß sein. Um Bausteine für die Lösung dieser Frage herbeizuschaffen, müssen wir zum Angelpunkte der Betrachtungen nicht mehr die gesamten Wollproduktionszahlen heranziehen, sondern uns mit den folgenden, bisher in Fachkreisen zu wenig beziehungsweise gar nicht berücksichtigten Fragen auseinandersetzen: „Wie haben sich während des Krieges Wege und Ziele des Wollhandels verschoben gegenüber der Vorkriegszeit?“ Und ferner: „Wie weit besteht die Möglichkeit, der überseeischen Wollproduktion im großen und ganzen wieder jene Wege zu weisen, die sie vor dem Kriege genommen haben?“

Wenn während der Kriegsjahre die Produktion in Australasien, welche für die europäische Industrie das wichtigste Wollaufbringungsgebiet verkörpert, gegenüber den Durchschnittsziffern der letzten Friedensjahre keine wesentliche Veränderung[1]) erfahren hat, so ergibt sich aus diesem Umstande noch lange nicht die Schlußfolgerung, daß für die mitteleuropäische Industrie, insbesondere für die deutsche, genügend Rohmaterial auf dem Markte

[1]) Einwandfreie Daten lassen sich für diese Behauptung im heutigen Zeitpunkte leider nicht beibringen, denn die Produktionszahlen bzw. die zur Verschiffung gelangenden Quanten an Wolle vor und während des Krieges (in Ballen ausgedrückt) sind als Vergleichsbasis nur mit großer Vorsicht heranzuziehen, da in der Kriegszeit, um dem Frachtraummangel zu steuern, die Wollen bereits in Übersee fast rein gewaschen wurden, was früher nur selten der Fall war. So stehen bei Vergleichen vielfach Ballen Schweißwolle der Vorkriegszeit solchen vollständig rein gewaschenen gegenüber, so daß ein in den absoluten Zahlen zutage getretener Rückgang nicht immer einem tatsächlichen in der Produktion entspricht.

erhältlich sein wird, denn dieser Industriezweig hat sich in einigen Ententestaaten gewaltig vergrößert. So betrug beispielsweise der Export Großbritanniens in Woll- und Kammgarnfabrikaten im Jahre 1913 25 987 000 Pfund Sterling, im Jahre 1914 22 822 000 Pfund Sterling, im Jahre 1915 aber 27 862 000 Pfund Sterling.

Die geradezu umstürzende Verschiebung, welche sich unter den Konsumenten australischer Wolle vollzogen hat, geht aus der folgenden Aufstellung am besten hervor:

Export australischer Wolle nach	Vor dem Kriege	1914/15	1915/16
	in Prozenten		
Großbritannien	22	64	41
dem europ. Kontinente . . .	65	9	13
den Ver. Staaten von Amerika	6	15	31
Japan	1	5	6
Lokalverbrauch	6	7	9

Der Kontinent wird in bezug auf die australische Produktion schwerlich wieder auf die 65 Prozent der Vorkriegszeit zurückgreifen können, denn ein Bruchteil dieses Prozentsatzes wird vermutlich auch während der Übergangszeit, zwecks Verarbeitung in Halb- und Fertigfabrikate, von den nichtkontinentalen Staaten Großbritannien, Vereinigte Staaten von Amerika und teilweise auch von Japan übernommen werden. Besonders Japan wird als Mitbewerber australischer Wolle in der Zukunft nicht mehr vom Plane verschwinden, wenn auch die dortige Textilindustrie ihren in der Kriegszeit gefaßten Plan, die Anzahl der Spindeln (in der gesamten Textilindustrie) um eine Million zu erhöhen, infolge des hohen Stahlpreises und in weiterer Linie desjenigen der Maschinen nur teilweise verwirklichen konnte.

Betrachten wir die Verhältnisse in der Wollversorgung unter dem Gesichtswinkel der Bezugsmöglichkeiten Deutschlands, und zwar gesondert nach Merino- und gekreuzter Wolle, so zeigt sich, wie im nachfolgenden ziffernmäßig nachgewiesen wird, daß das Deutsche Reich bezüglich der ersteren Wollgattung zum allergrößten Teile von Englands Gnaden abhängig ist, da die gesamte Produktion Südamerikas nicht imstande ist, seinen Bedarf zu decken. Die Verhältnisse in Crossbredwollen dagegen liegen weitaus günstiger; einerseits stellt sich der Bedarf erheblich geringer, andererseits wurde er vor dem Kriege zum größten Teile in Südamerika befriedigt, und schließlich, was das Wichtigste ist, sind die La Plata-Staaten in der Lage, den Bedarf an gekreuzter Wolle zu decken.

Die jährliche Weltproduktion in Merinowolle ist mit ungefähr 900 000 000 Pfund zu veranschlagen, und zwar kommen als Lieferanten in Betracht:

		in Millionen Pfund	
Brit. Reich samt Kolonien	Australien (ungefähre Produktion) .	600	
	Südafrika („ „) .	130	
	Neuseeland („ „) .	10	
	Übrige Teile des Britischen Reiches	5	745
Süd-Amerika	Argentinien (ungefähre Produktion)	50	
	Uruguay („ „)	90	140
	Zusammen		885

Es beherrscht somit das Britische Königreich die Merinoweltwollproduktion mit nicht weniger als 84,2 Prozent, und dieser Prozentsatz verkörpert wiederum ungefähr 25 Prozent des Weltstapels aller Wollsorten. Daraus ersehen wir Englands geradezu beherrschende Stellung auf dem Merinowollmarkte.

Was Deutschland anbelangt, so importierte dieses im Jahre 1913 440 000 000 Pfund Wolle, und zwar 243 000 000 Pfund Merino- und 197 000 000 Pfund gekreuzter Wolle. Diese Mengen wurden bezogen aus:

	Merino-Wolle	gekreuzte Wolle	Zusammen
	in Millionen Pfund		
dem Britischen Reiche . . .	197	48	245
anderen Ländern	46	149	195
Zusammen	243	197	440

Stand der Rückliquidation deutschen Besitzes im ehemaligen Rußland vor dem deutschen Zusammenbruch.

Von Rechtsanwalt Dr. Berthold-Großenhain bei Dresden.

Kurz nach der Kriegserklärung 1914 begann in Rußland die planmäßige Verfolgung alles Deutschen; gleichgültig ob es sich um deutsche Reichsangehörige handelte, oder ob es Deutsche russischer Staatsangehörigkeit waren, sollte ihnen ihr Grundbesitz abgenommen werden. Sehr kurzer Prozeß wurde mit den deutschen Reichsangehörigen gemacht, sie wurden einfach aus ihren Besitzungen herausgesetzt, und diese wurden verkauft. Glimpflicher wurde mit denen russischer Staatsangehörigkeit umgegangen. Ihr Besitz wurde „liquidiert“. Eingeleitet wurde dieses Vorgehen durch das russische Reichsgesetz vom 2. Februar 1915 (a. St.), erweitert durch das vom 13. Dezember 1915, dazu kamen verschiedene Ministerialverfügungen und geheime Erlasse der Regierung.

Nach dem Gesetze vom 2. Februar 1915 wurde den Deutschen gestattet, ihr Land bis zu einem bestimmten Termine „freihändig“ zu verkaufen; nach Ablauf dieser Frist konnte es „liquidiert“, d. h. durch die Gouvernementsverwaltung veräußert werden. Diese Art ist die sog. „unmittelbare Liquidation“. Die „mittelbare Liquidation“ dagegen hat ihre Rechtsgrundlage besonders im Gesetze vom 13. Dezember 1915; danach konnte alles deutsche Land, das veräußert werden sollte, von der Bauernbank übernommen werden. Die Bank trat im Falle der Veräußerung eines Grundstückes durch einen Deutschen als Käuferin auf — d. h. wenn sie wollte — und nahm zu einem von ihr festgesetzten Preise, der zumeist durch Schätzung recht niedrig gefunden wurde, das Grundstück zu weiterer Verfügung an sich. Ferner konnte die Bauernbank nach ihrer Wahl Land von Deutschen an sich ziehen, das auf dem Bezirksgericht infolge eingestellter Zinszahlung versteigert werden sollte, vorausgesetzt, daß die Hypothekenschulden nicht den Preis überstiegen, zu dem die Bank das Land einschätzte.

Durch dieses Vorgehen wollte man einmal die verhaßten Deutschen ihres Vermögens berauben

und zum anderen gleichzeitig und billig Land zur Verteilung an die landlosen Bauern zur Verfügung erhalten, wie das von der durch Stolypin 1908 angebahnten Agrarreform in Aussicht genommen war. Wieviel deutscher Grundbesitz auf diese Weise „liquidiert" worden ist, konnte bisher noch nicht festgestellt werden. Nach der russischen Revolution hat die vorläufige Regierung unter dem Vorsitze des Fürsten Lwow die Liquidationsgesetze durch ein Gesetz vom 20. März 1917 aufgehoben. Es heißt da: „Ausgehend von der festen Überzeugung, daß im freien Staate alle Bürger dem Gesetze ohne Ausnahme unterliegen, und daß das Gewissen des Volkes sich mit Beschränkungen einzelner Bürger des Glaubens und der Abstammung wegen nicht vereinbare, bestimmt die vorläufige Regierung: alle bestehenden gesetzlichen Beschränkungen der Rechte russischer Bürger, die sich auf die Zugehörigkeit zu dieser oder einer anderen Religion oder Nationalität beziehen, werden aufgehoben."

Dadurch wurde zwar in Zukunft einer weiteren Liquidation der rechtliche Boden entzogen, aber das Unrecht, das den Deutschen widerfahren war, nicht wettgemacht. Ein Erlaß des Hetmans der Ukraine verfügte, daß in der Ukraine vollständige Freiheit in Kauf und Verkauf herrsche, soweit Glauben und Abstammung in Frage kommen.

Der geschädigten Reichsdeutschen hatte sich die deutsche Reichsregierung angenommen und in den deutsch-russischen Zusatzverträgen einen Betrag von 6 Milliarden Mark als Entschädigung erwirkt.

Über die Entschädigungen der Deutschstämmigen aber, welche die deutsche Reichsangehörigkeit nicht besaßen, hatte Großrußland keine Bestimmungen getroffen. Solche sind auch in Zukunft kaum zu erwarten, einmal wegen der vollständigen Ohnmacht Deutschlands und zum andern, weil die in Rußland zurzeit noch am Ruder befindliche Bolschewistenregierung das Privateigentum an Grund und Boden ja überhaupt ablehnt.

In der Ukraine war schon im Mai 1918 von der Hetmansregierung ein eigenes Gesetz über die Rückliquidation deutschen Grundbesitzes in Aussicht gestellt worden. Das Gesetz über die zeitlichen Liquidationskommissionen vom 13. Juli 1915 bezog sich zweifellos, entgegen der Meinung vieler, nicht auf die Entschädigung der nach den Gesetzen vom 2. Februar bzw. 13. Dezember 1913 liquidierten Deutschen, sondern es war ein allgemeines Gesetz und wollte allen in der Ukraine Lebenden behilflich sein, Ersatz für den Schaden zu erlangen, der ihnen nach dem 1. März 1917 durch Maßnahmen sog. Landkomitees (spilki), der Arbeiter-, Soldaten- und Bauernräte oder sonstwie verursacht worden war. Der Ausgleich der insoweit entstandenen Nachteile gestaltete sich rein rechtlich betrachtet, wesentlich einfacher, als der wegen Maßnahmen auf Grund der beiden russischen Gesetze.

Ende Oktober hatte nun der ukrainische Ministerrat folgendes Gesetz bekanntgemacht: „Die während des Krieges vom 19. Juli 1914 a. St. ab ergangenen Gesetze des russischen Reiches, durch die die Privatrechte von aus Deutschland, Österreich-Ungarn, Bulgarien, der Türkei stammenden russischen Untertanen beschränkt werden, werden für das Gebiet der Ukraine für ungültig erklärt." Es leuchtet ein, daß dieses Gesetz nur die Grundlage von weiteren Ausführungsbestimmungen sein konnte, deren Ausarbeitung ziemlich schwierig war. Die Vorbereitungen sollten jedoch schon sehr weit gediehen sein. Im Dezember sollte das Gesetz herausgegeben werden, doch dankte Mitte Dezember 1918 der Hetman ab, und das nationalukrainische Direktorium, das unter Petljura und Winnischenko ans Ruder gelangte, hat nichts in dieser Richtung mehr getan.

Die Krimregierung dagegen war die einzige, die einen ernsten Versuch zur Lösung der Rückliquidationsfrage gemacht hat. Durch Gesetz vom 19. Juli 1918 hatte sie angeordnet, daß alle Ländereien, die nach russischen Gesetzen vom 2. Februar und 13. Dezember 1915 in den Besitz der Bauernbank gelangt waren, den ehemaligen liquidierten Eigentümern zurückgewährt werden sollen. Über die Frage der Rückgabe des nach dem Gesetze vom 2. Februar 1915 zwangsweise von den Deutschen an Privatpersonen unter dem wirklichen Werte veräußerten Landes fehlte jedoch die gesetzliche Regelung. Beratungen darüber sollten noch im November 1918 im Gange sein. Der ehemalige Landeigentümer war nach dem Gesetze vom 19. Juli 1918 befugt, die Einkünfte von 1918 von seinem Lande zu beanspruchen. Wo das Land entweder von der Bauernbank selbst bewirtschaftet wurde oder auf Zehnten abgegeben war, bezog er die Einkünfte in Natur. War das Land verpachtet, so wurden die Pachtverträge aufgehoben, damit der wieder eingesetzte Eigentümer den Zehnten beziehen konnte. Das geschah freilich nur unter der Voraussetzung, daß er zur Zeit der Liquidation selbst wirtschaftete. Tat er dieses nicht, so blieben die Pachtverträge gültig, und er erhielt statt des Zehnten das Pachtgeld, das natürlich wesentlich niedriger war.

Die Verrechnung erfolgte durch eine Kommission, in der je ein Vertreter von vier Ministerien, je zwei Vertreter der Bank und des deutschen Verbandes in der Krim saßen. Für das seinerzeit übernommene und jetzt nicht zurückerstattete lebende und tote Inventar gewährte die Bank Ersatz, nach dem bei der Liquidation festgestellten Schätzungswerte. Jeder Deutsche, der sein Eigentum wieder zurück haben wollte, oder sein Nachfolger, hatte bei der Bauernbank einen schriftlichen Antrag einreichen müssen, für den der letzte Termin der 19. September 1918 war.

In den übrigen Gemeinwesen, in welche das alte Rußland zerfallen ist, waren keinerlei Schritte zu einer Rückliquidation getan worden, doch war das kaum von Belang, da in ihnen nur verhältnismäßig wenige Deutschstämmige wohnten.

Wirtschaftliches aus den deutschen Kolonien im Heiligen Lande.

Von Dr. H. Brode-Halle a. S.

In der Januarnummer der Mitteilungen des Deutschen Auslandsinstituts brachte Baurat Schumacher aus Haifa interessante Nachrichten über

die Art, wie der Weltkrieg die deutschen Kolonien im Heiligen Lande allmählich in seinen Einfluß gezogen und unterdrückt hat. In der folgenden Arbeit soll die dort nur gestreifte wirtschaftliche Bedeutung dieser Anlagen kurz gewürdigt werden.

Die deutschen Ansiedelungen in Palästina verdanken ihre Entstehung einer religiösen Bewegung. Im Jahre 1860 wurde in Württemberg unter dem Einfluß pietistischer Strömungen die Tempelgesellschaft gegründet, die sich von der offiziellen Kirche wegen ihrer dogmatischen Verknöcherung abwandte und sich zur Aufgabe machte, das Christentum in seiner ursprünglichen Form wieder herzustellen. Dies Ziel glaubte sie, gestützt auf die Weissagungen der Propheten und der Offenbarung, am besten zu erreichen, indem ihre Angehörigen im Lande der Verheißung Gemeinden gründeten, in denen sie nach Art der ersten Christen das Reich Gottes auf Erden darstellten. Die Ausführung war nicht leicht, da die Anhänger der neuen Sekte, die „Templer", zumeist aus bescheidenen Verhältnissen stammten; schwäbische Zähigkeit wurde aber aller Schwierigkeiten Herr, und Ende der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts entstanden in Haifa und Jaffa die ersten Niederlassungen. Das ungewohnte Klima forderte viele Opfer, namentlich war die Kindersterblichkeit groß, aber die Bewegung machte Fortschritte. In der Ebene Saron, 4 km nördlich Jaffas, wurde die Bauernsiedlung Sarona gegründet; vor den Toren Jerusalems, neben dem jetzigen Bahnhof, entstand die Kolonie Rephaim. Als weitere Gründungen folgten Wilhelma, 16 km landeinwärts von Jaffa und im Bezirke Haifa die Kolonien Neuhardthof und Waldheim.

Die kulturelle und wirtschaftliche Zentrale der Templer ist Jerusalem, wo auch ihre wöchentlich einmal erscheinende Zeitung, die Jerusalemer Warte, herausgegeben wurde. In den einzelnen Kolonien haben sie sich zu Gemeinden mit Bethaus und Schule zusammengeschlossen. Das religiöse Moment, welches die Kolonisten ins Land geführt hat, ist im Laufe der Zeiten etwas zurückgetreten; ein Teil sagte sich vom Tempel los und vereinte sich mit anderen Ansiedlern in Jaffa und Haifa zu evangelischen Kirchengemeinden. Angehörige der letzteren gründeten zu derselben Zeit, als Waldheim entstand, in dessen Nähe eine eigene Kolonie namens Bethlehem.

Die Gesamtheit der deutschen Kolonisten betrug vor dem Kriege zwischen 2000 und 3000 Seelen, der weitaus größere Teil waren Templer. Die wirtschaftliche Grundlage ihres Lebens bietet die Landwirtschaft. Im Bezirk Jaffa wird hauptsächlich Orangenzucht und Weinbau getrieben. Die Jaffaorangen genießen als besonders groß und saftig einen Weltruf. In den letzten Jahren vor dem Kriege wurden nahezu jährlich zwei Millionen Kisten (zu durchschnittlich 130 Stück) ausgeführt, hauptsächlich nach Liverpool; an der Kultur waren auch die deutschen Bauern nennenswert beteiligt; zum besseren Absatz ihrer Früchte hatten sie sich zu der Deutschen Orangenbau- und Exportgesellschaft (abgekürzt Dobeg) vereinigt; von der 1,3 Millionen Kisten betragenden Ausfuhr fielen 48000 Kisten auf ihren Anteil. Einen erheblichen Einfluß auf die Hebung der Orangenkultur hatte die Jaffaer Filiale der Deutschen Palästinabank (Stammhaus in Berlin), die Neuanlagen durch Vorschüsse begünstigte. Da das Geschäft zunächst sehr lohnend war, nahm der Orangenbau allmählich einen derartigen Umfang an, daß eine Überproduktion einzutreten drohte, um so mehr als im letzten Jahrzehnte infolge der zionistischen Propaganda zahlreiche jüdische Kolonien entstanden waren, die diesen in das kaufmännische Gebiet schlagenden Erwerbszweig mit Eifer aufgriffen. Man begann daher schon, sich nach neuen Absatzgebieten umzusehen, und es war Aussicht, auch in Deutschland einen regelmäßigen Markt zu finden. Wie auf so vielen anderen Gebieten, hat auch hier der Krieg die angeknüpften Fäden zerrissen; jetzt werden wir weder Schiffe noch Geld haben, um dies Projekt auszuführen, das in verschiedener Hinsicht Vorteil gebracht hätte. Die deutschen Kolonisten hätten ihr Erzeugnis gut verkauft, die deutsche Levantelinie, welche den Verkehr zwischen Hamburg und den türkischen Häfen vermittelte, hätte Frachten bekommen und die Heimat hätte ein billiges Nahrungs- und Genußmittel erhalten. Auch hätte die Anbahnung eines derartigen regelmäßigen Transportes vermutlich zur Folge gehabt, daß die Artikel, deren der Orangenexport bedarf, mehr als bisher aus Deutschland bezogen wären. Es sind dies neben Kistenholz, welches für uns weniger in Betracht gekommen wäre, Drahtstifte und Seidenpapier, in denen Deutschland durchaus konkurrenzfähig war.

Die Gefahr einer Überproduktion an Orangen ist durch den Krieg gründlich beseitigt worden. Eine im Jahre 1915 auftretende Heuschreckenplage hat viel Schaden an den Bäumen angerichtet, und viele Pflanzungen sind zugrunde gegangen oder wenigstens stark in ihrer Ertragsfähigkeit geschwächt worden, weil sie nicht bewässert werden konnten. Es fehlte nämlich an Petroleum, um die Motore zu treiben, auch waren die Arbeitskräfte knapp. So kam es, daß selbst während der Kriegsjahre, obwohl der Export so gut wie ganz wegfiel, keineswegs Überfluß an Orangen war. Allerdings war infolge der Truppenzusammenziehungen an der ägyptischen Front die Zahl der Konsumenten weit höher als in normalen Jahren; unsere Soldaten haben bei der sonstigen Einförmigkeit der Nahrung die köstlichen Orangen jedenfalls sehr schätzen gelernt. Seit die Engländer das Land besetzt haben, dürfte die Ausfuhr nach Liverpool in der alten Weise wieder aufgenommen sein.

Eine ähnliche Krise, wie sie dem Orangenbau drohte, hatte vor längeren Jahren der Weinbau durchgemacht, er hatte sich aber vor dem Kriege schon wieder erholt und bot gute Erträgnisse. Die Bauern von Sarona und Wilhelma hatten sich genossenschaftlich zu einem Weinbauverein zusammengeschlossen, an den die Trauben zur Kelterung abgeliefert wurden. Ein Besuch der unterirdischen Kellerei in Sarona wird manchem Touristen, der ins Heilige Land kam, in lieber Erinnerung sein, namentlich am Schluß die Weinprobe, die keinem erspart wurde und in durch-

dachter Steigerung stets mehrere Sorten umfaßte. Die Weine sind durchweg schwer, der Rotwein hat Bordeauxcharakter; von Weißweinen waren ein Riesling und Sylvaner die gangbarsten Arten. Sehr beliebt waren gewisse Süßweine, die unter schwungvollen Namen, wie Perle von Jericho oder Hoffnung der Kreuzfahrer (während des Krieges in „Hoffnung der Kraftfahrer" umgetauft) in den Handel gebracht wurden. Auch ein recht trinkbarer Kognak zu dem lächerlichen Preise von einem Frank die Flasche wurde hergestellt. Der Preis des Weines betrug vor dem Kriege bei den einfacheren Sorten nicht mehr als 25 bis 30 Pfennig je Liter.

Eine eigene Kellerei hatte in Bir Salem bei Ramleh die landwirtschaftliche Station des Syrischen Waisenhauses von Jerusalem.

Quantitativ stand die deutsche Produktion erheblich hinter der jüdischen zurück. Die Juden verfügten über eine hervorragende technische Anlage, die sie der Munifizenz des Barons Rotschild verdankten. Mit dessen Geld war in Rischon le Zion für mehrere Millionen ein Weinkeller gebaut, der mit seinen großen Ausmaßen und modernen Mitteln in dem industriearmen Lande geradezu eine Sehenswürdigkeit bildete und die bescheidene Anlage der deutschen Bauern, welche auf die eigenen Kräfte angewiesen waren, allerdings in den Schatten stellte.

Genossenschaftlich wurde von den Kolonisten auch die Milchwirtschaft betrieben, deren Zentrale in Wilhelma war. Die dortige Molkerei belieferte die Städte Jaffa und Jerusalem regelmäßig mit Milch und Butter; als bald nach Kriegsbeginn der Zugverkehr mit Jerusalem erschwert wurde, ward ein täglicher Fuhrdienst eingerichtet, der auch, soweit Platz vorhanden, zum Personenverkehr benutzt wurde. Zur Veredelung des nur geringen Milchertrag liefernden einheimischen Rindviehs hatte der Kolonist Keller, welcher in Wilhelma eine Landwirtschaftsschule unterhielt, aus Deutschland einige Stiere eingeführt, deren Abkömmlinge man später auch in den Stallungen mancher jüdischen Kolonien fand. Auch das durch seinen nach einem geheimgehaltenen Rezept bereiteten Kuhkäse im ganzen Lande löblich bekannte Trappistenkloster Latrun hat seinen Kuhbestand — der dortige Stall war eine Musteranlage — durch Kellersche Stiere emporgezüchtet.

Im Zusammenhang mit der Milch muß als palästinensisches Produkt der Honig genannt werden, mit dessen Gewinnung sich die deutschen Kolonisten natürlich auch befaßten. Ein besonderes Aroma erhält der Honig durch die Orangenblüten, auf denen die Bienen mit Vorliebe schwärmen.

Körner- und Futterbau wurde im südlichen Palästina von den Kolonisten nur insoweit getrieben, als er für den eigenen Bedarf notwendig war oder für den Absatz in der nächsten Umgebung in Frage kam. Für die Ausfuhr wurden insbesondere Wassermelonen gebaut, die in Ägypten einen guten Markt fanden; auch Sesam wurde kultiviert und von einem Kolonisten in Sarona zu Öl verarbeitet.

Mehr auf Getreidebau eingestellt waren die nördlichen Kolonien in dem Bezirk Haifa, aber auch dort wurden Orangenzucht und Weinbau nicht vernachlässigt. Die Weinberge am Karmel waren zum großen Teil in deutschen Händen, und welchen Umfang die Orangenkultur genommen hatte, beweist die Tatsache, daß, nachdem das südliche Palästina in die Hände der Feinde gefallen war, in Haifa eine Art Fabrik gegründet werden konnte, in der die deutschen Frauen mit Hilfe von Zucker, welchen die Heeresverwaltung lieferte, eine sehr schmackhafte Marmelade für unsere Truppen herstellten.

Soweit die Kolonisten nicht selbst Landwirte waren, betrieben sie vielfach Berufe, die mit der Landwirtschaft eng zusammenhingen. So gab es deutsche Hufschmiede, Stellmacher und Sattler, aber auch alle anderen Zweige des Handwerks finden wir vertreten, Schreiner, Schneider, Schuster, Maurer, Fleischer und Bäcker. An gewerblichen Anlagen ist besonders die Wagnersche Maschinenfabrik in Jaffa zu nennen, die, aus kleinen Anfängen hervorgegangen, die bedeutendste Fabrikanlage Palästinas darstellte. Als Vertreterin der auch in Haifa etablierten Firma Deutz versah sie die Orangengärten mit Petroleummotoren, auch verrichtete sie mechanische Arbeiten aller Art und hatte eine eigene Gießerei mit Modelltischlerei. Seit Kriegsbeginn vielfach für Heeresarbeiten in Anspruch genommen, wurde sie mehrfach von feindlichen Schiffen beschossen, und als die Engländer das Land eroberten, war ihr erstes, sich der Anlage für ihre Zwecke zu bemächtigen. Auch in Jerusalem gab es eine deutsche mechanische Werkstätte. Deutsche Dampfmühlen, teilweise mit recht ansehnlichem Betriebe, fanden sich an verschiedenen Plätzen des Landes. Die eine, auf südlichem Vorposten in Gaza gelegen, wurde während der heftigen Kämpfe, die im Frühjahr 1917 um diese Stadt entbrannten, zerstört. Eine andere, in Jaffa gelegene Dampfmühle, war mit einer Makkaronifabrik verbunden, auch war dem Unternehmen ein viel besuchtes Dampfbad angeschlossen.

Ähnlich wie die Wagnersche Fabrik hatte sich auf dem Gebiet der Baumaterialien das Wielandsche Geschäft in Jerusalem aus kleinen Anfängen zu einem ansehnlichen industriellen Betriebe entwickelt. Es hatte in Jaffa eine Fabrikanlage zur Anfertigung von Zementhohlblocksteinen und Steinplatten, die bei der durch die zionistische Einwanderung geförderten Bautätigkeit vor dem Kriege großen Absatz fanden. Unter anderem wurde das neue deutsche Konsulatsgebäude in Jaffa, das später von den Engländern als Soldatenheim beschlagnahmt wurde, aus Wielandschem Material errichtet. Auch der Bau der Bagdadbahn bot Absatzmöglichkeiten und veranlaßte die Firma, in Aleppo eine Zweigniederlassung zu gründen.

Als weitere Industrieanlage ist eine deutsche Seifenfabrik in Haifa zu erwähnen.

In den Städten wurden von den Deutschen kaufmännische Geschäfte aller Art betrieben. Die Deutsche Palästinabank, welche Filialen in Jaffa, Jerusalem, Haifa, später auch in Nablus hatte, wurde bereits genannt. Die Schiffahrt, an der deutscherseits die Levantelinie und die Rickmerslinie ansehnlich vertreten waren, bot deutschen

Agenten, Spediteuren und Kommissionären Betätigung. Verschiedene Spezialgeschäfte handelten mit Eisenwaren, Manufakturen, Nahrungsmitteln und anderen Artikeln. Eine wichtige Erwerbsquelle war auch der Fremdenverkehr. Die Hamburg-Amerika-Linie, deren Luxusdampfer gelegentlich Abstecher nach Palästina machten, unterhielt in Jaffa ein Reisebureau mit Filialen an den wichtigsten Plätzen des Landes und ein eigenes Hotel in Nablus. Ein anderes Reisebureau, von einem Kolonisten unterhalten, hatte seinen Sitz in Jerusalem. Da es vor dem Kriege nur wenig Eisenbahnen gab, bot sich den Besitzern von Wagen und Pferden gute Erwerbsgelegenheit. So finden wir in Jaffa und Haifa verschiedene Fuhrunternehmer. Als nach Kriegsausbruch der Fremdenverkehr wegfiel, fanden sie, soweit ihnen die Pferde nicht requiriert wurden, einen Ersatz darin, für die Heeresverwaltung Transporte zur Front zu übernehmen. Fast ganz in deutschen Händen war der Gasthausbetrieb; die besseren Hotels standen alle unter deutscher Leitung, aber auch an sauberen, kleinen Gasthäusern für bescheidene Ansprüche fehlte es nicht. Kurzum, das gesamte Wirtschaftsleben hatte einen durchaus deutschen Anstrich. Überall kam man mit der deutschen Sprache durch, die von vielen Eingeborenen gesprochen und namentlich seit Kriegsbeginn eifrig erlernt wurde. Die jüdischen Geschäftsleute verstanden sämtlich deutsch. Der von ihnen mitgebrachte, leider in den letzten Jahren von den Zionisten zugunsten der hebräischen Sprache bekämpfte „Jargon“ bot eine gute Brücke für das gegenseitige Verständnis.

Überhaupt waren die Beziehungen zu den Juden im allgemeinen nicht ungünstig. Gelegentlich wurde wohl über Konkurrenz geklagt, doch störten sich die beiderseitigen Kreise wenig. Konnte der jüdische Arbeiter mit seiner einfacheren Lebenshaltung billiger liefern, so arbeitete der deutsche solider. Die landwirtschaftlichen Kolonien hatten gesonderte Absatzgebiete, bei denen sie sich wenig ins Gehege kamen. Auch übersahen die einsichtigen Elemente nicht die Vorteile einträchtigen Zusammenwirkens. Erprobung neuer Kulturen und Wirtschaftsmethoden, Bekämpfung von Viehseuchen und Pflanzenschädlingen, Streitigkeiten mit der Regierung wegen des Zolls, des Zehnten und sonstiger Steuern, Beschwerden gegen amtliche Übergriffe und anderes mehr bildeten gemeinsame Sorgen, bei denen die beiderseitigen Interessen zusammentrafen und sich wirkungsvoll ergänzten. Hatten die Juden reichlichere Mittel, so stand hinter den Deutschen ein wirksamer diplomatischer Schutz. Grund und Boden waren für beide Teile noch genügend vorhanden, auch waren ihre Kolonien räumlich soweit voneinander getrennt, daß sie sich bei Neuankäufen die Preise nicht verdarben. Die durch die zionistische Einwanderung verursachte allgemeine Steigerung der Bodenpreise kam aber gerade den deutschen Bauern zugute, weil sie weniger das Bedürfnis nach Ausdehnung hatten und ihr seinerzeit billig gekauftes Besitztum bedeutend an Wert zunahm.

Der Weltkrieg hat die Deutschen aus dem Lande getrieben. Ein Teil eilte sofort zu den Fahnen; andere, die zunächst als unabkömmlich zurückgestellt waren, wurden allmählich eingezogen und als im Herbst 1917 die Engländer in Südpalästina einrückten, blieben neben Frauen und Kindern nur Männer zurück, die das wehrpflichtige Alter hinter sich hatten. Wilhelma, das in der Feuerlinie lag, wurde geräumt; was an Männern im Küstenbezirk übriggeblieben war, wurde bis auf einige Greise abtransportiert, zunächst nach einem primitiven Wüstenplatz, später in ein Lager bei Kairo. Die Frauen durften mit ihren Kindern vorläufig in Jaffa bleiben und von dort aus, so gut es ging, ihre Wirtschaften versorgen. Als die neue Offensive im Jahre 1918 einsetzte, wurden auch sie, ebenso wie die Deutschen Jerusalems, nach Ägypten abgeschoben. Von einer Verschleppung der Deutschen des Bezirks Haifa hat man bisher nichts gehört; sie wurde wohl nicht mehr für nötig gehalten, da bald nach Eroberung dieses Bezirks der türkische Waffenstillstand abgeschlossen wurde.

Die Zukunft der deutschen Kolonien in Palästina ist sehr trübe. Der Vernichtungswille unserer Feinde macht auch vor dem Heiligen Lande nicht halt. Der dort blühende deutsche Handel war ihnen längst ein Dorn im Auge. Nach einer Meldung der Tribune vom 1. Februar d. J. hat eine Gruppe englischer und französischer Kapitalisten den Plan gefaßt, nach dem Kriege eine Gesellschaft zur Ausbeutung der natürlichen Reichtümer Palästinas zu gründen, und zwar wird als Ziel des Unternehmens ausdrücklich betont, das bisherige deutsche Übergewicht zu brechen. Die englische Okkupationsmacht leistet inzwischen diesem Bestreben schon dadurch Vorschub, daß sie die deutschen Unternehmer, soweit sie in ihrer Hand sind, zwingt, ihre industriellen und gewerblichen Anlagen zu verkaufen oder wenigstens zu verpachten. Darauf deuten jedenfalls verschiedene, aus den ägyptischen Gefangenenlagern nach Deutschland durchsickernde Nachrichten hin. Von einer Zwangsliquidierung des landwirtschaftlichen deutschen Besitzes scheint man bisher abgesehen zu haben. Wird es den deutschen Bauern gestattet, ihre Tätigkeit nach Friedensschluß wieder aufzunehmen, so werden sie sich ganz neuen Verhältnissen gegenübersehen. Sie werden viel Zerstörtes wieder aufbauen müssen und für den Absatz ihrer Erzeugnisse nicht mehr wie bisher einen Rückhalt an deutschem Handel und deutscher Schiffahrt haben. Sie werden in dem Maße, wie die jüdische Einwanderung zunimmt mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt und als gleichberechtigte Faktoren im Wirtschaftsleben ausgeschaltet werden; günstigstenfalls werden sie als widerwärtig geduldeter Fremdkörper weiter bestehen. Andererseits wird auch ihnen die neue Ordnung zugute kommen. Wie immer die politische Struktur Palästinas auch werden mag, geordnetere Verhältnisse als unter der türkischen Herrschaft werden herrschen; namentlich dürfte die die Landwirtschaft unsinnig belastende Zehntenwirtschaft inzwischen aufgehoben sein, auch die Verkehrsverhältnisse sind durch die Anlage von Straßen und Bahnen bedeutend gehoben. So bleibt wenigstens ein schwacher Lichtblick. Möge es der schwäbischen

Bauernzähigkeit, die auch die ersten schweren Anfänge in Palästina wider Erwarten überwunden hat, gelingen, sich aufs neue allen Anfeindungen zum Trotze durchzusetzen.

Italiens mitteleuropäische Wirtschaftsbeziehungen.

Von E. Trott-Helge-Misdroy.

In schärfstem Gegensatze zur Haltung der französischen Presse, dem Anschlusse Deutschösterreichs an Deutschland gegenüber, nimmt die öffentliche Meinung Italiens einen durchaus entgegenkommenden Standpunkt ein. Schon als die Deutschösterreicher erstmalig in offizieller Form ihre Forderungen erhoben, neigte man in Italien der Ansicht zu, sie sei verständlich und berechtigt. Als dann später die irredentistischen Ansprüche Italiens erfüllt waren, begann man bereits mit der Möglichkeit freundnachbarlicher Beziehungen zwischen Deutschösterreich und Italien zu rechnen, und unlängst erklärte sogar ein so ententefreundliches Blatt, wie der „Corriere della Sera“, es sei der Wunsch Italiens, daß die deutsche Rasse zu ihrem Rechte komme. Die Vermutung liegt nahe, daß das Blatt sich zum Sprachrohre offizieller italienischer Kreise macht, weil deren Stimmung, nicht aus rein politischen Erwägungen heraus, sondern viel stärker noch aus wirtschaftlichen Gründen nach dieser Seite neigt. Ein Rück- und Ausblick auf Italiens Beziehungen zu seinen einstigen Dreibundfreunden veranschaulicht das.

Italien hatte aus diesen vor dem Kriege unzweifelhaft rechnerische Vorteile gezogen. Sein Wirtschaftsleben konnte durch die Anlehnung an den Dreibund überhaupt erst den erfolgten Aufschwung nehmen. Wenn die Italiener das vielfach bestreiten und in Zweifel ziehen, so sprechen doch die nackten Tatsachen deutlich dafür.

Die Beziehungen der Dreibundländer zueinander regelten sich auf Grund des italienischen Zollsystems vom Jahre 1887, das durch den allgemeinen Zolltarif vom 1. Juni 1888 seinen Abschluß fand. Der ausgesprochen schutzzöllnerische Charakter dieses Tarifs wurde durch die Handelsverträge mit den damaligen Verbündeten wesentlich abgeschwächt. Durch weitgehende Meistbegünstigung konnte ein Aufschwung der wirtschaftlichen Beziehungen erfolgen, konnten sich für deren Rückgrat, den Warenaustausch, die Verhältnisse immer günstiger gestalten. Denn während Deutschland und Österreich-Ungarn gemeinsam im Jahre 1893 für 266½ Millionen Lire Waren nach Italien ausgeführt und für 265 Millionen Lire von dort bezogen hatten, erhöhte sich die Ausfuhr nach Italien innerhalb 20 Jahren auf über 1100 Millionen Lire und die Einfuhr von Italien auf 664 Millionen Lire. Es sei hier gleich bemerkt, daß England, Frankreich und Rußland zusammen im letzten von der Statistik offiziell nachgewiesenen Jahre vor dem Weltkriege, — 1913 — nur insgesamt 551 Millionen Lire Waren gekauft haben. Wer also bis dahin der bessere Kunde Italiens war, das bleibt unbestritten.

Allerdings lagen die geographischen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse diesem regen Austausche von Land zu Land günstig. Zwei Länder begrenzten sich, das dritte war durch vorzügliche Bahnverbindungen, durch günstige Frachtsätze, durch zolltechnische Erleichterungen und, nur durch die kleine Schweiz getrennt, nach jeder Richtung hin geeignet, einen regen Verkehr mit Italien zu pflegen. Es kam aber hinzu, daß die drei Länder sich wirtschaftlich geradezu ergänzten. Italien, vorwiegend Agrarstaat und im Süden Europas gelegen, versorgte die nördlicheren Freunde mit den Erzeugnissen der heißeren Zone, mit Südfrüchten, Blumen, Gemüse und vor allem mit dem Produkt seiner alteingesessenen Industrie, der Seide. Die weiter vorgeschrittenen Bundesstaaten gaben dafür ihre Fertigfabrikate, sie versorgten das industriell rückständige Italien mit allen möglichen Bedarfsartikeln für das tägliche Leben, für Industrie, Landwirtschaft und Schiffahrt.

Neben den schon kurz erwähnten Handelsverträgen bestanden zwischen den Staaten die Bestimmungen des Dreibundvertrages, auf die hier nicht eingegangen werden soll, daneben Verträge über Schutz und Achtung fremden Eigentums, es bestanden gegenseitige Abmachungen über Patent- und Gebrauchsmusterrechte, über den Schutz der eigenen Staatangehörigen im befreundeten Auslande und vor allem rege Bank- und Finanzverbindungen von Land zu Land, die sich aus dem Warenaustausch ganz von selbst ergaben und im Laufe der Zeit vergrößerten und festigten. Auch auf den Gebieten von Handel, Industrie und Schiffahrt verschmolzen die Interessen immer mehr. Deutsches Kapital war außer in Banken beispielsweise stark in der italienischen elektrotechnischen Industrie investiert, österreichisches in Schiffahrtsunternehmungen. Eine Unterlassungssünde hat man allerdings in Deutschland wie auch in Österreich-Ungarn begangen: man hat versäumt, Einfluß auf die italienische Presse zu gewinnen, im Gegensatze zu England und Frankreich, die führende Organe der öffentlichen Meinung fast vollständig in ihren Händen hielten und so bei Ausbruch des Weltkrieges eine gewichtige Waffe zur Beeinflussung der Menge besaßen.

Dem Gange der geschichtlichen Ereignisse folgend, ist zunächst auf die Beziehungen zwischen Österreich-Ungarn und Italien näher einzugehen. Sie waren auf Grund des österreichisch-ungarisch-italienischen Handelsvertrages vom 11. Februar 1906 geregelt, der auf zehn Jahre gültig war und am 31. Dezember 1917 unter normalen Verhältnissen abgelaufen wäre. Die Entwicklung des Güteraustausches zwischen beiden Ländern war rege. Betrug die Einfuhr österreichischer Waren nach Italien im Jahre 1893 120 Millionen Lire und die Ausfuhr italienischer 119½ Millionen Lire, so stieg diese Einfuhr bis 1913 auf über 500 Millionen Lire und die Ausfuhr von Italien auf 321 Millionen Lire. Österreich-Ungarn kaufte von Italien seine Weine, Südfrüchte, seine Häute und Felle, Gemüse und Früchte aller Art, Olivenöl, Marmor und Schwefel, vor allem aber große Mengen Seide in rohem und verarbeitetem Zustande. Dafür lieferte es dem Nachbar zunächst alle Arten Manufakturwaren, in denen bekanntlich die Monarchie besonders

vorgeschritten und leistungsfähig ist, ferner für fast 100 Millionen Lire Bauholz, für 11 Millionen Lire Mineralien, Maschinen und Apparate, Galanteriewaren usw. Leider wuchs mit den Ziffern der Ein- und Ausfuhr in Italien aber auch ein immer stärkeres Mißtrauen gegen den Bundesgenossen. Immer verwerflicher wurde das Treiben der Irredenta, immer schärfer das Überwachungssystem an der tiroler Grenze bis zur Adria hinab. Freundnachbarliche Beziehungen bestanden in jenen Gebieten kaum mehr. Vor allem die Ereignisse der letzten Jahre auf dem Balkan, die albanische Tragikomödie und Rußlands giftige Saat, die auch in Italien zur Genüge ausgestreut wurde, untergruben die freundlichen Beziehungen von Land zu Land. So kam es, daß schon beim Ausbruch des Weltkrieges Italiens Stellung zu Österreich-Ungarn in ihren Grundfesten erschüttert war, daß die wirtschaftlichen Beziehungen sich lockerten, und man von italienischer Seite aus bemüht war, sich von dem Geschäftsfreunde jenseits der schwarz-gelben Grenzpfähle allmählich zurückzuziehen. So wurden die zehn Monate, die zwischen dem Ausbruche des Weltkrieges und der Kriegserklärung Italiens an Österreich lagen, zu einer Zeit schwerer wirtschaftlicher Sorgen für den Kaufmann in Österreich und Ungarn, der zu italienischen Geschäftsfreunden Beziehungen unterhielt, mit ihm aber auch für jeden anderen, der in Italien Vermögenswerte oder sonstige Anknüpfungspunkte wirtschaftlicher und finanzieller Art hatte. Mit dem Ausbruch des Krieges zwischen Österreich-Ungarn und Italien, im Mai 1915, lösten sich dann die erschütterten wirtschaftlichen Bande, da ein Dekret der italienischen Regierung vom 24. Mai 1915 die Einstellung jeglichen Handels der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr des italienischen Königreiches und seiner Kolonien mit Österreich-Ungarn verfügte. Ihm folgten im Laufe der Zeit alle jene anderen modernen wirtschaftlichen Kampfmittel des Handelskrieges.

Schwieriger und verwickelter lösten sich die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands zu Italien. Sie waren gebunden durch den deutsch-italienischen Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag von 1891 bzw. 1904, der ebenfalls im Jahre 1917 abgelaufen wäre. Die Entwicklung dieser Beziehungen zeigen die folgenden Zahlen: Deutschlands Ausfuhr nach Italien betrug im Jahre 1893: 146$^1/_2$ Millionen Lire, seine Einfuhr von Italien 145$^1/_2$ Millionen Lire. Zwanzig Jahre später war die Ausfuhr auf 613 Millionen Lire, die Einfuhr auf 343 Millionen Lire gestiegen. Deutschland stand damit vor Kriegsausbruch sowohl als Käufer italienischer Erzeugnisse wie als Lieferant seiner Waren nach Italien an erster Stelle. Die Beziehungen von Land zu Land waren rege wie zu keinem anderen europäischen Staate, deutsche Kapitalisten waren an großen industriellen, wirtschaftlichen, finanziellen, land- und forstwirtschaftlichen Unternehmungen interessiert. Deutschland lieferte Italien fast jedes Fertig- oder Halbfabrikat. Der größte Teil aller Positionen des statistischen Nachweises der Ein- und Ausfuhr führt Italien an mit einer größeren oder kleineren Menge von Doppelzentnern. Vor allem sind es Maschinen, die Italien für seine Industrien braucht, darunter an erster Stelle Webstühle, dann landwirtschaftliche und elektrische Maschinen. Ohne den deutschen Markt konnte der italienische für Manufakturprodukte kaum funktionieren; denn wo blieb man, wenn man nicht deutsche Webstühle und deutsche Spindeln, die deutschen Teerfarbstoffe erhielt? Eisen und Metalle in rohem, halbfertigem und bearbeitetem Zustande führte Italien, das arm an Bodenschätzen ist, von Deutschland ein. Bestimmte Erden, Kali, gewisse Chemikalien und Medikamente ebenfalls. Schließlich war es die deutsche Kohle, die der italienischen Industrie ein wesentliches Hilfsmittel war. Viele Millionen Doppelzentner an Steinkohle, Koks und Steinkohlenfabrikaten wurden jährlich nach Italien abgegeben. Feine Oberleder, Eisenwaren, Kleineisenzeug und Metallwaren, Werkzeuge, Metall- und Holzbearbeitungsmaschinen, Bedarfsartikel für die Elektrotechnik wurden stark vom italienischen Markte aufgenommen. Besonders auf elektrotechnischem Gebiete war Italien, wenigstens den jetzigen Erklärungen seiner Fachleute nach, von Deutschland abhängig. Deutschland nahm dagegen im Jahre 1913 von Italien allein für 105 Millionen Lire Seide herein, für 30 Millionen frisches Obst, für 20 Millionen Hanf, für 15 Millionen Häute und Felle, für 12 Millionen Eier, für 11 Millionen Apfelsinen und Pomeranzen, für 8 Millionen Mandeln, für 6$^1/_2$ Blumenkohl, für fast 5 Millionen frische Blumen, für 4 Millionen Marmor und Schwefel, für 2$^1/_2$ Millionen Wein und so fort.

Wie aus den Ein- und Ausfuhrzahlen ersichtlich ist, hat Italiens Ausfuhr nach Deutschland mit den Zahlen seiner Einfuhr von dort nicht Schritt gehalten. War vor zwanzig Jahren das Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr nahezu das gleiche, so war nach zwanzig Jahren die deutsche Einfuhr nach Italien nicht allzuweit von der doppelten Höhe der Einfuhr Italiens nach Deutschland entfernt. Ganz naturgemäß, da Deutschland während der letzten zwanzig Jahre einen ungleich stärkeren industriellen Aufschwung genommen hatte als Italien. Woran das liegt, ist allgemein bekannt. Aber in Italien wurden doch allmählich Stimmen laut, die diese Verschiebung der Werte den Wirkungen des deutsch-italienischen Tarifvertrages zuschoben. Der Vertrag schütze die einheimische Industrie nicht genug, die Zollschranke sei zu niedrig, sie lasse die ausländische Ware fast ungehemmt hereinkommen. Man rechnete schließlich, da diese Strömung bekannt war, auch in Deutschland damit, daß der im Jahre 1917 ablaufende Tarifvertrag keine Verlängerung erfahren würde.

Die geschichtlichen Ereignisse sind dem zuvorgekommen. Als der Krieg mit Österreich-Ungarn ausbrach, wurden die politischen Beziehungen zwischen Deutschland und Italien abgebrochen, nicht aber die wirtschaftlichen. Unmittelbar nach Italiens Kriegserklärung an Österreich-Ungarn, am 23. Mai 1915, kam es zu einer Verständigung zwischen Deutschland und Italien über die Behandlung der beiderseitigen Staatsangehörigen und ihres Eigentums. Es folgten im Laufe der Zeit weitere Vereinbarungen über wirtschaftliche Fragen: beispielsweise am 20. Juni 1915 das Dekret der

Gegenseitigkeit bezüglich Wahrung der Patent- und Gebrauchsmusterrechte, im April 1916 ein anderes über die Behandlung des Eigentums an deutschen Schiffen. Es kam aber auch zu zahlreichen einschränkenden Bestimmungen bezüglich des Güteraustausches und naturgemäß dadurch mit zu einem raschen Nachlassen des wirtschaftlichen Verkehrs. Zumal die italienische Regierung am 17. Februar 1916 die Zollfreiheit für Maschinen während fünf Jahre aufhob, eine Maßnahme, die vor allem eine Spitze gegen Deutschland bedeuten sollte. Schon Anfang März war diese Maßnahme, dem Drängen italienischer Industrieller folgend, jedoch wesentlich gemildert worden, zumal man erklärte, die italienische Industrie laufe Gefahr, in ihrer Entwicklungsmöglichkeit gehemmt zu werden. Daraufhin milderte man das Gesetz derartig, daß seine Paragraphen dort nicht zur Anwendung kamen, wo Maschinen und Maschinenteile im Inlande keinesfalls aufzutreiben waren. Italien hat auch die in seinen Häfen liegenden 37 deutschen Schiffe requiriert, Deutschlands Eigentumsansprüche vorbehaltend und einen Teil der Frachterträgnisse hinterlegend. Seine Industriellen, Volkswirtschaftler und Banken haben schließlich durch allerhand Organisationen und Zusammenschlüsse die Verdrängung des deutschen Handels angebahnt.

Trotz alledem bestanden noch schwache wirtschaftliche Bande zwischen Italien und Deutschland. Aber sie waren den übrigen Ententemächten ein Dorn im Auge. So bedrängten sie Italien beständig, sie zu lösen, mehr noch, sie erstrebten den Krieg mit den Waffen zwischen den beiden Ländern. Zunächst war es Frankreich, das den Blutsverwandten zu immer neuen Konferenzen nach Paris lud. Dann, als in Italien die Vorräte an Kohlen und Brotkorn zusammenschmolzen, trat England hervor. Auf der Pariser Wirtschaftskonferenz im Juni 1916 beklagte sich Italien bitter darüber, daß man es im Stiche ließe, mehr noch, daß man es auswuchere. Denn wenn es früher für die Tonne Kohle 30 Lire gezahlt habe, jetzt aber 230 Lire, so bedeute das bei einem Auslandsbedarfe von etwa 10000 Tonnen eine jährliche Mehrausgabe von zwei Milliarden Lire. Dazu kämen für Getreide mindestens 150 Lire, für andere notwendige Einfuhrartikel 50 Millionen. Vorausgesetzt, daß Italien sie erhielte. Aber es bekäme sie nicht. Knapp und teuer, wie die Zufuhren blieben, drohe der italienischen Industrie der vollständige Ruin, während Schiffahrt und Eisenbahn den Verkehr immer mehr einschränken müßten. Mr. Asquith nutzte die Blöße, die Italien sich gab, geschickt aus. Er kam nach Beendigung der Konferenz nach Rom und versprach goldene Berge. Würde Italien seine Beziehungen zu Deutschland gänzlich lösen, so solle es billiges Getreide und Kohle in Fülle haben, so würde die Entente, England an der Spitze, die Stelle einnehmen, die bisher Deutschland als Käufer auf dem italienischen Markte innegehabt hatte. Aber natürlich, erst müßten die Verhältnisse rein sein. Was Italien versprochen hat, wurde offiziell nie bekannt. Es muß aber schon damals Zugeständnisse gemacht haben, denn sonst hätte England kaum seine Tasche geöffnet und dem ausgeplünderten Italien neuen Kredit gewährt. Sonst wäre nicht einige Monate danach der Handelsminister Runciman nach Pallanza gekommen, sonst hätte nicht fast zur gleichen Zeit eine italienisch-englische Finanzkonferenz stattgefunden. Dennoch mußte es erst zur Kabinettskrise in Italien kommen. Salandra, der Zögernde, mußte stürzen, während Sonnino, der große Englandfreund, im Kabinette verblieb. Unter dem neuen Ministerium Boselli aber entwickelten sich die Dinge rasch und unaufhaltsam. Italien war ja auch völlig abhängig von England geworden; wie abhängig, das beweist ein Blick auf seine Staatsschuld. Sie stieg von 1170 Millionen Lire am 30. Juni 1914 nach amtlichem Ausweise in 2 Jahren auf 6627 Millionen Lire; davon sind allein 1980 Millionen Schulden auf Grund ausländischer Schatzscheine vorhanden, ein Posten, der vor dem Kriege überhaupt noch nicht in Erscheinung trat. Der Hauptteil dieser ausländischen Schuld ist in England kontrahiert worden. Italien brauchte auch weiterhin die finanzielle Unterstützung des damals allein noch Geldkräftigen unter den Mächten der Entente, abgesehen von Japan. Es war ein Werkzeug in seiner Hand geworden. Beweis dafür ist, daß die Zensur unerbittlich jedes Wort gegen England untersagte, wenn Mißvergnügte auf das bestehende Ausbeutungssystem hinweisen wollten. Durch die Willigkeit des Kabinetts Boselli und die englandfreundliche Haltung Sonninos erhielt die interventionistische Partei immer mehr Oberwasser. Die getroffenen Maßnahmen wirkten mit. Angeblich feindliche Handlungen Deutschlands waren es dann, die den Stein ins Rollen brachten. Es nützte nichts, daß zwischen den offiziellen Nachrichtenbureaus in Berlin und Rom ein Meinungsaustausch erfolgte, daß man deutscherseits die Beschuldigungen Italiens zurückwies, Beschuldigungen, nach denen Deutschland den dort lebenden Italienern systematisch die Zahlung aus Rentenbezügen verweigern sollte. Der Handelskrieg brach Anfang August 1916 aus, und der Kampfzoll trat in Kraft. Dann folgten Schlag auf Schlag die Bestimmungen über Liquidation und Einziehung fremder Vermögen, über Aufhebung von Patentschutz und Eigentumsrechten; immer unaufhaltsamer drängten die Ereignisse zum letzten Ausweg, zu Kriegserklärung und Eröffnung der Feindseligkeiten, die am 28. August 1916 tatsächlich erfolgte.

Italien hat während des Krieges wirklichen Ersatz für den Verlust seiner Wirtschaftsbeziehungen zu den Zentralmächten nicht finden können. Haben schon vor dem Kriege Rußland, Frankreich und England zusammen erheblich weniger von Italien gekauft als die Mittelmächte, so liegen auch die künftigen Möglichkeiten nicht günstig. Rußland ist auf Jahrzehnte hinaus innerlich zerrüttet und zersetzt. Seine Zahlungsfähigkeit begegnet berechtigtem Mißtrauen in kaufmännischen Kreisen. Frankreich und Italien sind vielfach Konkurrenten. Man erinnert sich der unsäglichen Schwierigkeiten, die der Abschluß eines Wirtschaftsabkommens über Seide bereitet hat. Monatelange Verhandlungen waren erforderlich, um schließlich ein Kontingent italienischer Seiden für die Ausfuhr nach Frankreich festzusetzen. Ähnlich liegen die Verhältnisse

mit Früchten, Ölen, Weinen usw. England schließlich kann sich von seinen Besitzungen und Kolonien bequemer und billiger versorgen, es braucht den italienischen Import nur für gewisse Spezialartikel. Auf die Vereinigten Staaten trifft das in noch verstärktem Maße zu.

Ganz anders liegen die Dinge mit Mitteleuropa. Zwar haben durch den Zerfall der habsburgischen Monarchie die Verhältnisse sich gewandelt, aber doch nicht so stark, wie es äußerlich den Anschein hat. Gerade das industriell stärker entwickelte Österreich ist es stets gewesen, daß Italiens Seiden, Häute und Felle, Mineralien usw. aufnahm. Sein Olivenöl, seine Gemüse und Früchte brauchte das agrarisch ärmere Österreich, wohingegen das reiche Ungarn sie selbst erzeugte. Das Versorgungsgebiet ist also nach wie vor vorhanden. Durch einen Anschluß Deutschösterreichs an Deutschland würde es sich erst recht konzentrieren, zu einem gewaltigen Versorgungsbecken werden, das Unmengen italienischer Produkte aufnehmen kann, wenn Italien seine Wirtschaftspolitik entsprechend einrichtet.

Bisher verharrte Italien allerdings auf dem Standpunkte, daß ihm die ehemaligen Handelsbeziehungen zu den Dreibundfreunden Nachteile gebracht hätten, während diese die goldenen Früchte ernteten. Entsprechend sind auch Vorarbeiten auf zolltechnischem Gebiete bereits in die Wege geleitet worden, die das Interesse der einheimischen Industrie und Landwirtschaft besser im Auge halten sollen. Hinzukommt, daß Italien unzweifelhaft in seiner industriellen Entwicklung stark vorgeschritten ist, so daß es heute die zahlreichen Fertigfabrikate, die Maschinen, Werkzeuge, Medikamente, technischen Bedarfsartikel usw. nicht mehr in so reichlichen Mengen braucht, wie ehemals. Aber Italien braucht andererseits Absatz für seine landwirtschaftlichen Erzeugnisse, seinen Hanf, seine Seide. Kann es dafür in Deutschland einen Markt finden, in einem größeren Deutschland, das das alte Österreich in sich aufgenommen hat, so wird es diese Gelegenheit nur allzugern ergreifen. Das erklärt seine Stellungnahme zum Anschlusse Deutschösterreichs, weil es darin eine wirtschaftliche Zusammenfassung, möglicherweise sogar eine wirtschaftliche Kräftigung des künftigen Neudeutschland erblickt. Andererseits erhofft es durch die großen Mengen Bauholz aus Österreich, deren es bedarf, um die Bautätigkeit zu beleben, der Industrie wenigstens teilweise Ersatz für den Ausfall der Kriegslieferungen zu bieten, die völlig ausgeraubten Waldbestände zu schonen. Es braucht weiter deutsche Kohle. Und wenn schon jetzt erörtert wird, daß Österreich möglicherweise die ihm aufzuerlegende Entschädigung in Bauholz zahlen soll, so spricht das dafür, wie notwendig Italien seine ehemaligen besten Kunden und Abnehmer auch jetzt wieder als Lieferanten braucht.

Und wie Italien konsequent gewesen ist in seiner Haltung dem Wirtschaftskriege nach dem Kriege gegenüber, wie es stets abgelehnt hat, wirtschaftskriegerische Maßnahmen über den Friedensschluß hinaus auszudehnen, weil es stets mit einer Wiederanknüpfung wirtschaftlicher Fäden zu Mitteleuropa rechnete, aus dem Gedanken wirtschaftlicher Selbsterhaltung heraus, so wird es aller Voraussicht nach auch seine eingangs dargelegte Stellungnahme zum geplanten Anschlusse Deutschösterreichs an Deutschland unverändert vertreten. Es kann darüber möglicherweise noch zu ernsten Differenzen zwischen ihm und Frankreich kommen, aber letzten Endes werden doch seine Verbündeten einsehen müssen, daß ein künftiges weltwirtschaftliches Zusammenarbeiten mit Deutschland für Italien unerläßliche Vorbedingung seiner Volkswohlfahrt ist.

Die Lage des japanischen Außenhandels.

Von R. Kunze-Tokio.

Wiederholt ist vor dem Weltkrieg von verantwortlichen deutschen Staatsmännern in ihrem unablässigen, wiewohl vergeblichen Bestreben, die Kriegslust der Ententeländer zu dämpfen und den Frieden zu erhalten, warnend darauf hingewiesen worden, daß, wenn wirklich ein großer europäischer Krieg ausbräche, die einzigen Gewinnenden die Vereinigten Staaten und Japan sein würden. Diese Warnungsstimmen sind ungehört verhallt. Aber jetzt, nachdem das Kriegsgewitter sich furchtbar ausgetobt hat; wo Frankreich in seiner Volkskraft für ewige Zeiten verwüstet ist, Österreich-Ungarn und Rußland sich in ihre völkischen Elemente aufgelöst haben; wo Deutschland aus schweren Wunden blutet; wo England zwar weniger gelitten hat als die Festlandstaaten, aber wirtschaftlich arg geschwächt dasteht und in der ganzen Welt seines auf hohlem, heuchlerischem Bluff aufgebauten Nimbus entkleidet ist: da sind in der Tat die Einzigen, die als reine Gewinner aus dem Weltbrand hervorgegangen sind, die Vereinigten Staaten von Amerika und Japan. Zwar kann niemand absehen, wie lange sie in ungetrübter Freude ihren Gewinn werden genießen können; aber heute schwimmen noch beide im Golde.

Das lehrt wieder einmal ein Blick auf die vor kurzem erschienene amtliche Übersicht der japanischen Regierung über die Ziffern von Japans Außenhandel im Jahre 1918. Diese Übersicht ist im Charakter von ihren Vorgängern aus den früheren Kriegsjahren wenig verschieden; der Außenhandel Japans im vorigen Jahre trägt noch ganz die Kennzeichen des Krieges, das heißt ein riesiges Anschwellen des Gesamthandels, der auch weiter aktiv geblieben ist, während in den Jahren vor dem Krieg die Einfuhr regelmäßig bedeutend größer war als die Ausfuhr, mit einziger Ausnahme der Jahre 1906 und 1909, die kleine Ausfuhrüberschüsse aufwiesen. Der Gesamthandel von 1918 weist sogar noch die höchsten Ziffern auf, die jemals für den japanischen Außenhandel zu verzeichnen gewesen sind. Aber zugleich macht sich auch schon der Rückschlag bemerkbar, den der Abschluß des europäischen Waffenstillstandsvertrags auf die japanische Wirtschaft ausgeübt hat: hauptsächtlich darin, daß der Ausfuhrüberschuß, der in den früheren Kriegsjahren beständig im Wachsen begriffen war, sofort zurückgegangen ist, und zwar um nicht weniger als rund fünfzig vom Hundert. Nach einem so starken Rückschlag der

Friedensnähe ist es nicht ausgeschlossen, daß schon das laufende Jahr der japanischen Wirtschaft wieder das gewohnte Friedenskleid anziehen wird, mit einem Überschuß der Einfuhr über die Ausfuhr. Wahrscheinlich aber werden die Ausfuhrziffern nicht plötzlich zurückgehen, da Japan immer noch außerordentlich günstig gestellt bleibt, solange seine westländischen Mitbewerber unter der Knappheit an Rohstoffen leiden und die Herstellungskosten in allen Ländern Europas und Amerikas ihre heutige unnatürliche Höhe beibehalten.

Wenn wir uns im folgenden den Ziffern für die einzelnen Warengruppen zuwenden und deren Zu- oder Abnahme gegen das Vorjahr feststellen, muß dabei im Auge behalten werden, daß aus einer Zu- oder Abnahme noch nicht unbedingt auf ein Anschwellen oder Zurückgehen der Warenmengen geschlossen werden darf. Gerade im Vorjahr sind die Ziffern oft unnatürlich hoch, nicht weil mehr Ware aus- oder eingeführt worden ist, sonderu weil die Preise des Krieges wegen unnatürlich hoch waren oder die Frachtraten noch ihre alte Kriegshöhe aufwiesen. Das gilt in der nachstehenden Übersicht ganz besonders von den Einfuhren von Eisen und Stahl. Tatsächlich erheblich vergrößerte Warenmengen dagegen finden wir besonders in den Einfuhren von Reis und sonstigen Nahrungsmitteln, sowie bei den Einfuhren von Rohstoffen allgemein, insbesondere bei der riesigen Einfuhr von Rohbaumwolle, auf die wir noch näher zu sprechen kommen werden.

Der Gesamthandel im Jahre 1918 betrug 3,6 Milliarden Yen, das sind 992 Millionen Yen oder 34 vom Hundert mehr als im Jahre 1917. Es ist, wie gesagt, die höchste Ziffer, die der japanische Außenhandel jemals aufzuweisen gehabt hat. Davon entfallen 1,963 Milliarden auf die Ausfuhr, und 1,668 Milliarden auf die Einfuhr (gegen 1907: Ausfuhr 1,603 Milliarden und Einfuhr: 1,036 Milliarden). Die Ausfuhr hat also um 359,7 Millionen, und die Einfuhr um 632,3 Millionen Yen zugenommen. Das sind für die Ausfuhr 22 Prozent und für die Einfuhr 60 vom Hundert. Der Überschuß der Ausfuhr über die Einfuhr beträgt 294,6 Millionen Yen (gegen 567,2 Millionen 1917), er hat also um nicht weniger als 272,6 Millionen Yen oder rund 50 vom Hundert abgenommen.

Wenden wir uns nun den Ziffern für die einzelnen Warengruppen zu, und zwar zunächst der Ausfuhr.

Die Ausfuhr der Gruppe „Nahrungs- und Genußmittel“ weist die Höhe von 210,8 Millionen Yen auf (gegen 1917: 172,2 Millionen), mithin eine Zunahme um 38,6 Millionen Yen. Diese Zunahme verteilt sich zu ungefähr gleichen Teilen auf rohe und verarbeitete Nahrungs- und Genußmittel. Fast die einzige Abnahme weist in dieser Gruppe die Ausfuhr von Reis auf, nämlich: Ausfuhr 1918: 8,3 Millionen Yen, gegen 1917: 14,7 Millionen, also eine Abnahme um 6,4 Millionen Yen. Diese Abnahme in der Ausfuhr entspricht einer ganz gewaltigen Zunahme in der Einfuhr von Reis, um 83,3 Millionen Yen. Während 1917 nur für 6,5 Millionen Reis eingeführt wurde, betrug die Einfuhr 1918 nicht weniger als 89,8 Millionen Yen. Eine solche Höhe der Reiseinfuhr ist in Japan etwas ganz Unerhörtes und nur aus der schlechten Ernte und den Teuerungszuständen auf dem japanischeu Reismarkt zu erklären, die im vorigen Sommer die vielen aufruhrartigen Bewegungen, namentlich in West- und Mitteljapan, hervorriefen und, von der englischen und von England beeinflußten Presse politisch ausgenutzt, schließlich zum Sturz des Kabinetts Terautschi geführt haben. Es ist anzunehmen, daß infolge der tendenziösen Aufbauschung der Zustände durch die Presse die Spekulation weit größere Mengen Reis eingeführt hat, als nötig gewesen wären. Die Vorkommnisse beweisen aber, wie unbedingt nötig Japan eine vernunftgemäße, auf modernen Grundlagen aufgebaute Neuordnung seiner Landwirtschaft braucht, und wie weit es noch von der Forderung der wirtschaftlichen Unabhängigkeit vom Ausland entfernt ist, die das Kabinett Terautschi als ganz besonders dringlich gestellt hatte. Die Verhältnisse auf dem japanischen Reismarkt haben sich eben vollkommen verschoben. Während noch vor gar nicht so langer Zeit das Land seinen Bedarf an Nahrungsmitteln allein deckte und höchstens den teuren einheimischen Reis ausführte, um dafür billigeren ausländischen Reis und Hülsenfrüchte usw. einzuführen, ist 1918 von einer Reisausfuhr schon kaum mehr die Rede, und wir finden dafür eine Einfuhr von nicht ganz 100 Millionen Yen!

Die Ausfuhr von Rohstoffen zeigt eine Zunahme um 20,3 Millionen Yen (1918: 101,8 Millionen, 1917: 81,5 Millionen).

Bei der Ausfuhr von weiter zu verarbeitenden Stoffen finden wir eine Zunahme um 31,7 Millionen Yen (1918: 757,3 Millionen, 1917: 725,6 Millionen). Am größten ist hier die Zunahme bei Baumwollgarn, nämlich um nicht weniger als 50,2 Millionen Yen (1918: 158,3 Millionen, 1917: 108,1 Millionen Yen). Sie erklärt sich durch den außerordentlich großen Aufschwung, den die gesamte Baumwollindustrie Japans während des Krieges infolge der Lahmlegung der englischen Baumwollindustrie genommen hat. Die gleiche, große Zunahme finden wir auch bei der Ausfuhr von Baumwollgeweben, um nicht weniger als 110,4 Millionen Yen (1918: 237,8 Millionen gegen 1917: 127,4 Millionen). Auf wie unsicheren Füßen aber die ganze Kriegszunahme der japanischen Baumwolliudustrie steht, zeigt die entsprechend große Zunahme der Einfuhr von Rohbaumwolle, die nicht weniger als 184,5 Millionen Yen beträgt (1918: 515,5 Millionen gegen 1917: 331,0 Millionen). Zum Teil ist diese Zunahme natürlich durch den normalen Aufschwung der Baumwollindustrie bedingt; zum andern Teil aber beruht sie auf dem zufälligen Umstand, daß mehrfach, wie auch schon früher während des Krieges, Gerüchte von einem drohenden Verbot der Ausfuhr indischer Rohbaumwolle durch die englischen Behörden eine ungewöhnlich starke Eindeckung der japanischen Importeure mit diesem unentbehrlichen Rohmaterial zur Folge hatten, wie als eine weitere Folge die Chinesen, besonders in der Umgebung von Schanghai, und auch die Koreaner bestimmt wurden, in großen Mengen Baumwollanpflanzungen vorzunehmen, deren Ernten ein völlig sicherer Absatz auf dem japanischen Markt

zugesagt werden konnte. So sucht sich Japan dagegen zu schützen, daß dem zukunftssichersten Zweige seiner gesamten Ausfuhrindustrie nicht durch den englischen Verbündeten die Wurzeln abgeschnitten werden. — Die Ausfuhr von Rohseide weist nur die kleine Zunahme um 15,1 Millionen Yen auf (1918: 370,3 Millionen gegen 1917: 355,2 Millionen).

Die Ausfuhr von Fertigfabrikaten, von denen wir die von Baumwollgeweben schon vorweggenommen haben, hat um 265,6 Millionen Yen zugenommen (1918: 853,8 Millionen gegen 1917: 588,2 Millionen). Von dieser riesigen Zunahme macht die schon erwähnte bei Baumwollgeweben (mit 110,4) noch nicht die Hälfte aus, und wir finden, mit der einzigen Ausnahme von Lederwaren, eine ziemlich gleichmäßige Steigerung bei allen Artikeln, am stärksten bei Habutae um 22,7 (1918: 70,2 Millionen gegen 1917: 47,5 Millionen) und bei Papier um 11,9 Millionen Yen (1918: 28,0 Millionen gegen 1917: 16,1 Millionen). Vom Standpunkt der japanischen Wirtschaft ist es mit Freuden zu begrüßen, daß allmählich die Zahl und Art der Ausfuhrartikel immer größer und mannigfaltiger wird. Bald wird die gefährliche Übergangszeit dahin sein, in der gegen 80 vom Hundert der ganzen japanischen Ausfuhr auf die beiden Artikel Rohseide und Baumwollgarn und -gewebe entfielen, gerade zwei Artikelgruppen, die besonders leicht durch ein etwa mißgünstiges Amerika oder England unterbunden werden konnten.

Wenden wir uns nun der Einfuhr zu, so weisen die Nahrungs- und Genußmittel eine Zunahme um 138,6 Millionen Yen auf (1918: 175,5 Millionen gegen 1917: 36,9 Millionen). Diese Zunahme erklärt sich teils durch die schon erwähnte von Reis und Hülsenfrüchten, teils durch die vergrößerte Einfuhr von Zucker (Einfuhr 1918: 34,2 Millionen gegen 1917: 11,7 Millionen; Zunahme 22,5 Millionen Yen), der bei einer Ausfuhr von raffiniertem Zucker eine Abnahme um 2,6 Millionen Yen gegenübersteht (1918: 23,5 Millionen gegen 1917: 26,1 Millionen). Japan hat also fast allen seinen raffinierten Zucker im eigenen Lande verbraucht.

Von der gewaltigen Steigerung der Einfuhr von Rohstoffen um 290,5 Millionen Yen (1918: 855,1 gegen 1917: 564,6 Millionen) entfällt mehr als die Hälfte auf die oben schon erwähnte Einfuhr von Rohbaumwolle. Die meisten Zunahmen in dieser Gruppe erklären sich durch gesteigerte Preise, so die von Kohle, Eisen- und anderen Erzen und künstlichen Düngemitteln. Verhältnismäßig bedeutend ist hier die Zunahme von Ölkuchen um 36,2 Millionen Yen (1918: 92,1 gegen 1917: 55,9 Millionen Yen).

Die Einfuhr von Stoffen zur weiteren Verarbeitung weist eine Zunahme um 135,1 (1918: 457,6 gegen 1917: 322,5) Millionen Yen auf, die sich großenteils aus den Preissteigerungen bei Roheisen, Stab- und Platteneisen, eisernen Röhren usw. erklärt.

Die Zunahme der Einfuhr von Fertigfabrikaten ist recht gering, um 65,7 (1918: 169,4 gegen 1917: 103,7) Millionen Yen und entfällt in erster Linie auf Maschinen mit 28,4 (1918: 59,3 gegen 1917: 30,9) Millionen Yen, ist aber im übrigen ziemlich gleichmäßig auf alle Artikel der Gruppe verteilt.

Die Japanisierung Niederländisch-Indiens.

Von Dr. Oscar Wingen-Berlin.

Der wirtschaftlichen Durchdringung Niederländisch-Ostindiens seitens Japans während des Krieges muß in der deutschen Exportindustrie die größte Aufmerksamkeit gewidmet werden; gehören doch die niederländischen Kolonien zu den wenigen nichtfeindlichen ausländischen Absatzmärkten, die wir auch während der Abschnürung vom Weltmarkte noch verhältnismäßig gehalten haben, jedenfalls auf dem Umwege über das Mutterland wiederzuerobern einige Aussicht vorhanden ist. Hier heißt es in erster Reihe den japanischen Wettbewerb zu bekämpfen, der sich die Abschließung Asiens von den europäischen Versorgern außerordentlich zu nutze gemacht hat; ist doch der Wert der japanischen Einfuhr von 11 Millionen Mark im Jahre 1914 auf 103,2 Millionen Mark in den ersten neun Monaten des Jahres 1918 gestiegen, d. h. er hat sich fast verzehnfacht! Die Ausfuhr aus Niederländisch-Indien nach Japan ist zwar auch angewachsen, jedoch in sehr viel bescheiderem Umfange: von 44 Millionen Mark im Jahre 1914 auf 58,8 Millionen Mark im Jahre 1918 (9 Monate). Demgegenüber bezifferte sich die deutsche Einfuhr im Jahre 1914 auf 37,4 Millionen Mark und die Ausfuhr nach Deutschland erreichte im genannten Jahre nur einen Wert von 11,9 Millionen Mark! Zugenommen hat namentlich die Einfuhr japanischer Baumwollenwaren, deren Einfuhrwert von 366000 Mark im Jahre 1914 auf nahezu 11 ½ Millionen Mark in 1917 stieg und 1918 entsprechend weiter gewachsen ist. Aber auch bei anderen Waren ist der japanische Wettbewerb außerordentlich rege geworden, wie nachstehende Tabelle zeigt[1]):

Gegenstand:	Einfuhr aus Japan 1. Halbjahr 1916	Einfuhr aus Japan 1. Halbjahr 1918	Gesamteinfuhr 1. Halbjahr 1916	Gesamteinfuhr 1. Halbjahr 1918
Glasknöpfe (Gros)..	18 697	30 137	31 567	30 137
Glasperlen (fl.)	9 171	60 803	37 201	64 856
Zelloloidkorallen (fl.)	74	7 330	2 663	7 357
Schmucksachen aus unedlem Metall (fl.)	22 094	40 390	56 151	51 650
Metallknöpfe (Gros)	29 684	30 561	64 535	39 366
Perlmutterknöpfe (Gros)	116 591	158 999	129 324	161 944
Elektrische Lampen (fl.)	2 461	17 972	188 154	143 961
Petroleumlampen (Dtzd.)	10 493	20 237	18 128	20 358
Zündhölzer (100 Gros).....	6 263	14 880	20 904	17 356
Schreibpapier (fl.)..	17 348	344 194	406 999	537 115
Zeitungspapier (weiß) (fl.).....	8 134	326 236	103 237	497 642
Fahrradreifen (Stck.)	40 394	155 920	184 879	184 839
Mennige (kg).....	—	157 127	260 398	380 179
Zinkweiß (kg)	6	358 720	394 848	503 789
Farbstoffe (nasse) (kg).....	11 231	36 209	430 169	362 436
Farbstoffe (trockene) (kg).....	29	46 603	376 876	242 321

[1]) Handelsberichte vom 13. und 27. Februar 1919.

Sehen wir von den weniger wichtigen Bijouteriewaren ab, so gelang es Japan in einer ganzen Reihe von Warengruppen den Bedarf fast völlig oder doch zum größten Teil zu decken. Am auffälligsten ist die Entwicklung der Mennige- und Zinkweißeinfuhr.

Wichtig für den deutschen Wettbewerb ist nun das Urteil über die japanischen Waren. Es lautet im allgemeinen sehr ungünstig, so heißt es in einer Zuschrift aus Deli vom Juni 1918[2]): Zurzeit ist kaum eine Ware zu finden, die nicht aus dem Land der aufgehenden Sonne kommt. Die Bemühungen um die Eroberung des Marktes seitens der Japaner sind nur zu sehr von Erfolg gekrönt. Dabei sind die Waren, mit denen sie den Markt überschwemmen, viel zu teuer und schlecht.

Die Zunahme des Warenaustausches hat natürlich auch die Schaffung einer regeren Schiffsverbindung zwischen den beiden Ländern bedingt, was zur Einrichtung neuer japanischer Dampferlinien, vor allem seitens der Osaka Shosen Kaisha, nach Java und Celebes führte, wie überhaupt die japanische Schiffahrt der niederländischen Kolonialschiffahrt beträchtliche Konkurrenz macht.

Eines der erfolgreichsten Mittel der Außenhandelsförderung bildet die Gründung von ausländischen Bankniederlassungen, denen es obliegt, den Warenverkehr und einheimische Unternehmen zu finanzieren. Daß das Reich der aufgehenden Sonne auch hier die Verbindungen enger zu knüpfen gedenkt, beweist die Errichtung einer Niederlassung der Yokohama Specie Bank in Batavia.

Aber auch durch Festsetzung im niederländisch-indischen Wirtschaftsleben selbst sucht Japan seinen neuen Markt zu sichern. Das Ende 1918 in Niederländisch-Indien belegene japanische Kapital wird, wie folgt, geschätzt[3]); Java: in Zucker-, Kautschuk- und Teeunternehmungen 11,1 Millionen Mark, Sumatra: in Tabak- und Kautschukunternehmungen 2,6 Millionen Mark, Borneo: in Kautschukunternehmungen 1,4 Millionen Mark und für Celebes endlich 70000 Mark. Ferner sind die Japaner bestrebt, immer mehr Landkonzessionen in die Hand zu bekommen, teils durch unmittelbaren Erwerb, teils durch Strohmänner. Daß hierbei nicht nur wirtschaftliche Zwecke verfolgt werden, zeigt eine Mitteilung aus Borneo[4]), wo es aufgefallen ist, daß bei der Wahl des Geländes für japanische Unternehmungen nicht nur wirtschaftliche, sondern auch strategische (!) Rücksichten maßgebend sind. Man versteht es also, wenn vorausschauende Kreise in Insulinde und den Niederlanden die japanische Invasion mit ziemlich gemischten Gefühlen betrachten. Immerhin schätzt man den Wert reger Handelsbeziehungen mit Japan, das in erster Linie als Abnehmer für javanischen Zucker in Betracht kommt, genügend ein, um auch seinerseits die wirtschaftliche Annäherung an das Reich des Ostens zu fördern. So hat z. B. der sehr rührige niederländische Verein zur Verbreitung von Kenntnissen über die Niederlande auch eine japanische Abteilung geschaffen, die eine Annäherung zwischen den indischen Kolonien und Japan herbeiführen soll.

Man wird sich von diesen Verhältnissen in Niederländisch-Indien in deutschen Exportkreisen Rechenschaft geben und danach seine Maßregeln zur Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen mit Niederländisch-Indien treffen müssen. Es darf dabei nicht außer acht gelassen werden, daß Japan durch eine strenge amtliche Qualitätsprüfung seiner Ausfuhrwaren bemüht ist, den schlechten Ruf seiner Erzeugnisse im Ausland zu verbessern. In Frage kommen als deutsche Ausfuhrwaren nach der niederländischen Kolonie in erster Reihe elektrotechnische Bedarfsartikel, Maschinen für die Zuckerindustrie, Kleineisenwaren sowie Farbstoffe für die schwer leidende Batikindustrie.

[2]) Maasbode, 13. September 1918.
[3]) Algemeen Handelsblad, 4. März 1919.
[4]) Ebendort, 19. Februar 1918.

Persien und seine weltwirtschaftliche Bedeutung.

Von G. Buetz-Dessau.

Im Verhältnis zu seiner Lage sowie seiner Größe und der Möglichkeit seiner Produktion ist das persische Wirtschaftsgebiet auch heute noch überaus unentwickelt. Der Gesamthandel Persiens belief sich nach den Mitteilungen der persischen Zollbehörden im Jahre 1889 auf den Wert von noch nicht 8 Millionen £. Dieser Wert hob sich für das Wirtschaftsjahr 1902/03 auf 9,9 Millionen £, um nach dem Berichte der Imperial Bank of Persia im Jahre 1913/14 einen Wert von 14,20 Millionen £ zu erreichen. Hierbei hat Persien eine weit stärkere Einfuhr als Ausfuhr notwendig gehabt. Nach einer Aufstellung des Orientalisten Banse — „Der arische Orient“ S. 98 — haben sich nach Stichproben Ein- und Ausfuhr folgendermaßen zueinander verhalten. Es wurden ein- beziehungsweise ausgeführt in Millionen Mark im Jahre

	Ausfuhr	Einfuhr		Ausfuhr	Einfuhr
1880 . . .	6	16	1900	17,2	48
1889 . . .	8,5	21	1905	17,2	43
1894 . . .	30,5	50	1906	?	49

An dem Handelsleben Persiens waren bisher ausschlaggebend Rußland und Großbritannien beteiligt, doch auch Frankreich bemühte sich stark um den persischen Markt. Der Türkei ist es nicht gelungen, den natürlichen Vorteil der Grenznähe auszunutzen. Nach den einzelnen Handelsausweisen waren die Konkurrenten auf dem persischen Markte in folgender Weise beteiligt. Nach dem Berichte des britischen Ministerresidenten in Teheran hat im Jahre 1913/14 — das persische Wirtschaftsjahr läuft vom 21. zum 20. März — der Gesamthandel mit Großbritannien einen Wert von 3270000 £ erreicht, jener nach Rußland wuchs auf 11800000 £. Zu der britischen Einfuhr beziehungsweise Ausfuhr kam noch jene aus Indien in einem Werte von 1850000 £. Frankreich gab nach der Dépêche Coloniale vom Januar 1917 seinen Gesamthandel mit Persien auf den Wert von 14218220 Kran für den gleichen Zeitraum an. Deutschland war auf dem persischen Markte nur unvollkommen vertreten, da Rußland im Norden, Großbritannien im

Süden ihre Monopolstellung zu halten strebten. Da die von Deutschland geplante Anschlußlinie der Bagdadbahn über Hanekin infolge englischer Schwierigkeiten nicht gebaut werden konnte, hatte Deutschland nur über Trapezunt seinen Zugang. Der über Trapezunt führende Karawanenweg aber war zeitraubend und nicht verläßlich. Die von der Türkei errichteten Lagerhäuser genügten nicht, waren auch nicht geeignet, den Handelsverkehr zu beleben. In Djulfa die Waren zu verfrachten war teilweise unmöglich, weil man hier auf den Widerstand Rußlands stieß. Um seine händlerische Monopolstellung in Nordpersien zu hüten, hatte Rußland die Anordnung getroffen, nur Poststücke von 5 kg Gewicht nach Persien über Djulfa zu verfrachten. Selbst diese leichten Güter benötigten eines Zeitraumes von 6—8 Wochen, um nach Persien zu gelangen. Die Zugänge über Buschir und Bender Abbas, die den Süden eröffnen, wurden von England beherrscht. Von Buschir und Bender konnte der Weitertransport nur durch Karawanen von Maultieren und Kamelen erfolgen, welche im Dienste der englischen Kaufmannschaft standen. Erst im Kriege ist eine Kraftwagenstraße von Buschir nach Kirman beendet worden. Von Kirman, das etwa 270 Meilen von der Küste entfernt liegt, ist nunmehr eine Versorgung der Innenstädte durch Kraftfahrzeuge möglich geworden.

Infolge seiner geringen Beteiligung an dem persischen Handelsleben besaß Deutschland auch keine geeignete Bankvertretung. In Persien arbeiten bisher nur zwei Bankunternehmungen, die englische Imperial Bank of Persia und die Banque d'Escompte, welche im Frieden eine von der russischen Regierung unterstützte Gesellschaft war. Die Imperial Bank of Persia steht mit der Guaranty Trust Co. in New York in Verbindung. Da die Vereinigten Staaten sich schon seit Jahren um den persischen Markt bemühen, diese Bemühungen im Kriege auf das lebhafteste fortgesetzt wurden, ist anzunehmen, daß das ehemalige russische Institut in amerikanische Hände übergehen dürfte. Die amerikanische Handelszeitschrift „The Worlds Market" hat wiederholt derartige Fragen behandelt.

Daß es der Türkei nur im verhältnismäßig geringen Maße gelang, sich Persien zu einem aufnahmefähigen Gebiete zu formen, hat im wesentlichen zwei Gründe: Die Verkehrshemmungen und die Gleichartigkeit der Handelsgüter. Die Türkei hatte dem persischen Markte kaum andere Waren anzubieten als die, welche man selbst besaß. Die Fertigware, die Mineralien, die chemischen Rohstoffe, deren man bedurfte, hatte die Türkei nicht abzugeben. Andererseits waren die Verkehrsverhältnisse in Armenien zu schlecht. Ebenso lagen die Verhältnisse in Anatolien. Hierdurch wurde der Vorteil der Grenznähe vollkommen aufgehoben. Die Frachten in jenen Gebieten nach Persien stellten sich teurer, als wenn Güter von Marseille kamen. Von den Verhältnissen in Trapezunt ist gesprochen. Die russische Bahnverbindung bis Djulfa erwies sich als zu starke Konkurrenz. Waren, welche nicht mehr als 2,60 bis 2,80 Rubel Zoll für das Pud zu zahlen hatten, konnten billiger nach Persien eingeführt werden, als aus der Türkei. —Die Hauptabnehmer und Lieferanten Persiens verkauften und kauften von dem persischen Markte im Jahre 1913/14 dem Werte nach folgende Summen:

	Einfuhr	Ausfuhr
Russland .	6500000 £	5300000 £
England .	3170000 „	100000 „
Indien . .	1470000 „	380000 „
Frankreich	19629000 Kran	4589203 Kran

(Die Ziffern sind der Dépêche Coloniale vom 23. Januar 1917 und dem britischen Handelsberichte vom 20. März 1916 entnommen.)

Es gab eine ganze Reihe von Waren, welche von Rußland oder England allein nach Persien eingeführt wurden. So kamen Nähgarne und Säcke, Porzellan und Messing ausschließlich aus England, Kaffee, Indigo, Jute, Gewürze, Tee ausschließlich von Indien. Rußland hatte eine Monopolstellung in der Lieferung von Fuhrwerken, Weizenmehl, Fischen, Petroleum, billigem Papier, Toiletteseife, Zucker. Österreich-Ungarn führte nahezu ausschließlich Zündhölzer, Gold- und Silberfäden, Zigarettenpapier und chemische Fabrikate ein. Italien lieferte fast alle Wachszündhölzer. Deutschland beteiligte sich an der Einfuhr von Eisenkurzwaren, sonstigen Eisenwaren, Glaswaren, Kurzwaren. Im Jahre 1911/12 wurden über den deutsch-österreichischen Haupteinfuhrweg, also über Trapezunt, nach Persien eingeführt von

	Waren im Werte von	
Italien	250000 Fr.	2932 dz.
Österreich-Ungarn	1093000 „	2938 „
Deutschland	724000 „	2001 „
England	1318000 „	2826 „
Frankreich	312000 „	577 „
Belgien	112000 „	397 „
Amerika	16000 „	44 „

Von den einzelnen Waren lieferten die betreffenden Länder folgende Warenmengen, rund in Franken gegeben:

	Deutschland	England	Italien	Österreich Ungarn	Frankreich	Belgien
Wollengewebe	275000	255000	200000	75000	—	—
Baumwollgarn	12000	86000	75000	—	24000	22000
Baumwolle	73000	594000	Italien und	350000	154000	100000
Tuche, Schajaks	207000	225000	—	250000	60000	35000
Samt, Seide	14000	14000	2000	41000	3000	—
Eisenkurzwaren	26000	—	—	36000	20000	2000
Glaswaren	9000	—	—	9500	—	—
Schreibpapier	11000	—	—	43000	—	2000
Zündhölzer	3000	3000	—	37000	—	—
Arzneien	24000	22000	Italien u. Fr.	3700	3000	—
Kurzwaren	50000	63000	17000	26000	1000	—

(Die Tabelle ist aus dem Berichte: Durchfuhrhandel mit Persien über Trapezunt, 1912, S. 776 ff. „Berichte für Handel und Industrie zusammengestellt.)

Hinsichtlich der einzelnen Waren haben sich in Persien ganz bestimmte Handelsplätze entwickelt. Nur an diesen bestimmten Plätzen pflegt ein regelmäßiges Geschäft in jenen Waren zu herrschen. So werden die aus Rußland über Rescht eingeführten Waren in Teheran verhandelt. Kaffee wird in Buschir und Hamadan gehandelt, der Markt für Streichhölzer ist Isfahan und Teheran. Für Eisenkurzwaren ist Teheran, für Metalle Buschir und Isfahan maßgebend. Der Petroleummarkt ist in Enseli, Papier wird in Teheran gehandelt, russischer Zucker wird in Aserbeidjan, Janjan und Hamadan umgesetzt, der Markt für See ist Bender Abbas und Buschir, der Hauptmarkt für Textilfabrikate ist Schiras und Isfahan, für indische Fabrikate kommt dabei noch Bender Abbas und Buschir in Frage. Garne werden vielfach auch in Aserbeidjan gehandelt. Der Seidenmarkt ist in Gilan und Maganderan. Täbris ist der Wollmarkt. Nach einer britischen Parlamentsdrucksache, die allerdings die Verhältnisse von 1902/03 bearbeitete, wiedergegeben im Board of Trade Journal, gelangten insgesamt nach Persien zur Einfuhr, berechnet in Kran (55 Kran = 1 £):

		Von den gleichen Waren wurden ausgeführt
Lebende Tiere	2166855	2082191
Getränke	994409	200000
Felle	696737	248793
Mehl	3771387	—
Reis	3668518	13963649
Weizen	600903	243369
Fische	34633	—
Datteln	1178145	1158625
Nüsse, Mandeln	88814	7804103
Rosinen	53986	16543648
Orangen, Zitronen	135108	259143
Opium	15079	15349987
Papier	651271	—
Packmaterial	1630258	—
Parfüm	29226	221347
Töpferwaren	1720176	—
Tee	14304047	1488341
Teppiche	141409	12656078
Kermon	—	1694444
Rohbaumwolle	26696	24345955
Wachs, roh	144	234057
Hausgerät	525778	—
Glas	2014751	—
Häute	843834	4803605
Leder	364174	3073080
Lammfelle	2451826	2050149
Maschinen	581480	—
Streichhölzer	1649659	—
Kurzwaren	7228244	—
Metalle	2830861	—
Mineralien	470181	—
Seife	243178	—
Gewürze	3211914	247165
Zucker	6056171	786353
Sirup	14385899	186577
Konfekt	42727	115955
Rohseide	58864	14110940
Rohwolle	2479937	4466704
Tabak	1489496	142396
Holz	719302	217920

Diese Tabelle ergibt, daß Persien eine Ausfuhr nur für Reis, Datteln, Mandeln und Nüsse, Teppiche, Rohbaumwolle, rohes Wachs, Häute, Rohseide und Rohwolle in einigem Umfange besitzt. Im Verhältnis zu der Ausdehnung des Landes — Persien hat einen Flächenraum von 2,52 Millionen qkm — sind seine Exportziffern lächerlich gering. Diese Exportziffern haben sich auch im Laufe der folgenden Jahre wenig geändert. Nach den persischen Zollämtern wurde im Zeitraum 1906/07, im deutschen Gelde umgerechnet, etwa ausgeführt:

Reis	für	11,1	Mill. Mk.
Datteln	„	12,6	„ „
Opium	„	3,1	„ „
Seidenwaren	„	1,5	„ „
Baumwolle	„	14,6	„ „
Seide	„	5,2	„ „
Häute, Felle	„	4,6	„ „
Baumwollwaren	„	1,8	„ „
Wolle	„	4,8	„ „
Gummi	„	3,2	„ „
Teppiche	„	13,5	„ „

Eine Reihe von Umständen wirken zusammen, die Produktionskraft Persiens herabzudrücken. Als Haupthindernisse sind zu unterscheiden: die Lage des Landes, das Klima des Landes, die Unaufgeschlossenheit des Gebietes. Zunächst die Lage. Bis auf die kurze Strecke, welche der Persische Golf beschreibt, beleben keine erschließenden Meere das Land, denn dem Kaspischen Meere sind die felsigen, unweglichen Berge des Elbrus vorgelagert. Persien findet sich zwischen den unwegsamen turkestanischen Sandsteppen, den rauhen Bergen Afghanistans, dem unerschlossenen und armen Belutschistan und den zerklüfteten und unwegsamen Gegenden Armeniens eingeschlossen. Hierzu kommt, daß Persien dazu noch in sich selbst abgeschlossen ist. An das gebirgige Elbrussystem schließt sich das rauhe Kettengebirge von Chorassan. Einzig der Flußlauf, den der Atrek, dem Kaspischen Meere zufließend, beschreibt, bildet eines der Tore nach Russisch-Asien. Nach Armenien zu, vom Elbrus aus, beginnen die Gebirgsketten des Zagros. Das Zagrossystem ist in seiner Geschlossenheit eines der größten Hindernisse für den Verkehr. Der Korun und der Dijala bilden zwar in ihren Laufstrecken aufschließende Wege, doch ihr schlingelnder Lauf wendet häufig den Vorteil erneut zum Nachteil. Die Ausläufer des Hindukusch, die Berge des Sefidkop engen das Land nach Afghanistan zu ein, die Solimanketten lagern gen Belutschistan. Nicht nur die Erschließung des Landes wird durch die starre Bergwelt Persiens gehindert, auch Klima und Bodenformation finden ihre naturgemäße Einwirkung. Persien ist das Gebiet der abflußlosen Gewässer. Nur das Zagrossystem bietet durch Abfluß der Wasser zum Meere eine Ausnahme. Infolge der Versandung der Flußläufe ist Verspülung und vor allem Versalzung überall vorhanden. Die Verspülung bringt die der Produktion so feindlichen Dünenregionen und Kieswüsten, die Verdunstung der stauenden Wasser die Salzwüsten. Die Gebirge lassen keine Flüsse zu, die breite und fruchttragende Täler zeitigen; in unfertigen Betten rauschen die Flüsse stürzend dahin. Die feuchten Winde der Meere werden von den Gebirgen aufgesogen und kommen so der Kultur nicht zugute, wirken nicht auf die Temperatur ein. Die Dürre von Wüste und Steppe

beherrscht das Land, selbst an den der Meeresküste zugekehrten Gebieten kaum unterbrochen. So ist die Kultur Persiens eine Oasenkultur geblieben, und auch der Nomade hat hier seine übergroße Verbreitung. An sich hat Persien nur fruchtbaren Boden in dem meernahen und daher feuchten Gilan und Masenderan und Aserbeidschan. Fruchtbar ist die Erde außer in den Salz-, Sumpf- und Dünengebieten da, wo sie genügend Wasser erhält. Bewässerungsanlagen im großen Stile aber sind nicht vorhanden. Eine Ableitung der Flüsse, welche fast nie völlig austrocknen, ist angebahnt worden, Schleusen und Brunnen bis zu einer Tiefe von 60 m sind vorhanden, doch nicht genügend. Die Bewässerung mit Turkestan und Ägypten zu vergleichen, ist in keinem Falle angängig. So ist von den weiten Flächen Persiens nur ein unvollkommener Teil angebaut, obgleich die Bodenkultur der eigentliche Erwerbszweig der seßhaften Bevölkerung ist. Eine im „Börsen“ in der Oktobernummer 1918 gebrachte Abhandlung des Orientalisten Olussen über die Wirtschaftsbedingungen Persiens rechnet auf den Ackerbau 40 Prozent der Bevölkerung und auf die Viehzucht 30 Prozent. Aus diesem hohen Prozentsatz nomadisierender Völker ist der Wirtschaftsstand Persiens ersichtlich.

Der Mangel der Verkehrsbedingungen ist bereits angedeutet worden. An Eisenbahnen ist nur der Schienenweg nach Täbris vorhanden. Von den Flüssen ist nur der Karun und der Atrek schiffbar, beide auch nur zu gewissen Teilen und in nicht allen Jahreszeiten. Die Wegeverhältnisse sind minderwertig. Nach Armenien hinüber führen lediglich vier Straßen, jene von Bardad über Slemanija nach dem Urmiasee ist die gangbarste. Die Straße von Bagdad über Chanikin, Gasr i schirin und Tag i Girra und Kirmanschah führt nach Hamadan und von da nach Teheran [1]). Eine Straße führt von Disful nach Ispahan über Schuschter. Und von Lebehan führt über Kasrun ein Handelsweg nach Schiras. So hat jedes Gebiet seinen eigenen Markt, über dessen Versorgung hinaus keine Produktion stattfinden kann.

Angebaut können in Persien werden nahezu alle Früchte Westasiens. Getreide wird in allen Gebietsteilen angebaut, vornehmlich indessen in den nördlichen Provinzen Aserbeidschan und Chamse und in den südlichen, dem Meere zugewendeten Gebieten von Hamadan und Kermanschah. Weizen, Roggen, Gerste, Sesam, Hirse und alle Hülsenfrüchte werden zum Anbau gebracht. Die Reiskulturen, obgleich ebenfalls im ganzen Lande verbreitet, werden doch vornehmlich in dem feuchteren Gilan und dem meeresnahen Masenderan vorgenommen. Die beste Reisqualität aber findet sich in der Provinz Farsistan, und zwar in der Gegend von Schiras. Für den Zuckerrohranbau ist entscheidend die Provinz Masenderan. Ständig mehrt sich der Anbau der Kartoffel. Die übrigen Kulturarten sind aus der Ausfuhrtabelle ersichtlich. Nur einigermaßen glaubhafte Anbau- und Ertragsziffern für die persische Ackerbauwirtschaft zu geben, war bisher nicht möglich.

[1]) Vgl. Jahrg. 1917, S. 253.

Die Viehzucht der Nomadenwirtschaft erschöpft sich in der Haltung von Schafen, Ziegen, Rindvieh, Kamelen, Pferden und Eseln. Als Nahrungsmittel kommt nur Schaffleisch in Betracht. Gezüchtet wird das fette Tatarschaf. Als Ausfuhrgut kommt das Lammfell der Schafe um Schiras und Kum in Betracht, sie liefern das im Handel als Persianer bekannte Fell. Das Kurakulschaf liefert die besten Felle. Die Wolle ist gemeinhin überall grob. Gute Wolle liefert indessen die Ziegenzucht. Die Kaschmirziege hat außerordentlich feine Wolle. Die Kaschmirziege findet sich in Kirman und Meschedisser.

Da die Tiere infolge der extensiven Kultur schlecht überwintern, eine Aufzucht an Tieren nur unvollkommen geschieht, hat Persien einen dauernden Import an Tieren notwendig. Die nur zum Lasttragen eingeführten Kamele kommen aus Mesopotamien, dem Sudan und Transkaspien; Lastpferde kommen aus Afghanistan, gute Pferde wurden bisher über Täbris, Enseli und Meschhed von Rußland gekauft. An Mauleseln hat man indessen selbst eine nennenswerte Ausfuhr. Maulesel zum Export werden vornehmlich in Kermanschah, Luristan, Barudjird und Kamsah gezogen. Ochsen werden von Afghanistan eingeführt, allerdings werden Ochsen wie Schafe ständig über Aserbeidschan nach Transkaukasien gesandt. Die Schafe werden hierbei von Kurdistan angetrieben. Nach den Angaben der persischen Zollbehörden kamen im Wirtschaftsjahr 1906/07 rund 50000 Schafe über Aserbeidschan und rund 52000 Schafe über Chorasan nach Transkaspien zur Ausfuhr. Maulesel gehen rund 3500 Stück im Jahre nach dem Auslande. Pferde, kaum an 200 Stück, werden von Kermanschah aus nach Bagdad gebracht.

Die Mineralvorkommen Persiens sind der Schätzung nach bedeutend. Außer den von Großbritannien durch die Anglo Persian Oil Company betriebenen Petroleumbohrungen am Karun sind die Vorkommen alle bisher nur Möglichkeiten der Zukunft. Kupfer wird in ganz Persien angetroffen. In der Nähe von Teheran und in der Gegend von Kaswin sind heute etwa 25 Kupfergruben in primitiven Betrieb genommen. Eisenerzlager sind zwischen Teheran und Ispahan, im Distrikte Feridan, also in der Provinz Kirman festgestellt. In Mesenderan sind Eisenvorkommen im Distrikte Karadagh und bei Damjan am Nirissee nachzuweisen. Im Elbrus scheinen reiche Kohlenvorkommen zu liegen. Nachzuweisen sind sie zwischen Kaswin und Astrabad. Vorkommen von Schwefel und Asbest sind im Distrikte Naim gemeldet. Arsenik ist in erheblichen Mengen in Kurdistan vorhanden, ebenso werden sie in Kaswin und Lapis lazuli in Aserbeidschan gewonnen. An Salz ist das Gebiet mehr reich, als ihm lieb sein kann. Hinsichtlich der Petroleumvorkommen — das Maidan-i-Naftun-Feld soll eines der reichsten Petroleumgebiete der Welt sein — wird Persien für sich nicht allzu viele Gewinnste bringen, denn England hat hier Abschlüsse getroffen, welche die Gewinnste ihm allein zukommen lassen. (Über die persischen Petroleumfelder bringt reichhaltiges Material das Archiv für orientalische Wirtschaftsforschung und

der vom Hamburger Kolonialinstitut herausgegebene Wirtschaftsdienst.)

Die Industrie Persiens ist naturgemäß mit einer europäischen nicht zu vergleichen. Die Teppichweberei ist ja bekannt. Die Teppiche aus Ispahan, Kirman und Gefd sind bekannt, die schönsten Teppiche kommen aus Kermanschah. Die Teppiche aus Kurdistan, Hamadan und jene aus Miadah sind von niederem Werte. Eine gute Einnahmequelle sind für Persien die Herstellung von Filzen und Flanellen. Aus Schaf- und Kamelwolle werden Filze in Ispahan, Gefd, Kaschan und Buschir hergestellt. Filze aus Ziegenfell werden in Hamadan und Gefd gefertigt. Die Seidenweberei hat einen Weltruf für Seiden aus Kaschan, Täbris, Ispahan und Mesched. Wie überall in Westasien sind auch in Persien die Kupferschmiede durch besondere Leistungsfähigkeit bekannt. Die besten Waren kommen aus Sedschan und Kaschan. Die Töpferei, die Herstellung von Papier aus Baumwollfasern, die Herstellung von Rosenölen, die Fertigung von handgedruckten Kattunen ist überall anzutreffen. Die persischen Strümpfe sind weltbekannt, die Ledersachen teilweise hervorragend. Verarbeitet werden vornehmlich die Felle wilder Esel, der Orzalischafe, der Gazellen, Hirsche und Rehe. Der Handel mit Wildtierfellen, Wolf-, Schakal-, Hyänen-, Marderfellen usw. liegt ausschließlich in den Händen der Armenier.

Von einem entwickelten Handel kann nicht gesprochen werden. Gehandelt wird in einzelnen Gebieten in der Weise, daß eine Provinz sich versorgt. Eine einheitliche Verbindung fehlt infolge der Unaufgeschlossenheit und gebirgigen Abgeschlossenheit des Landes. Infolge dieser händlerischen Dezentralisation wird dem Lande ein reicher Posten unnötiger Einfuhr. Die Mengen an Korn, welche eine Grenzprovinz ausführt, muß eine Zentralprovinz erneut einführen. Hierdurch werden die notwendigsten Produkte dem Volke häufig verteuert. Vor allem wird die Produktion an sich zurückgedrängt, da die Handelswege zum Auslande, wie angegeben, heute noch äußerst gering sind. Die zentralen Binnenmärkte aber sind klein. Die hauptsächlichsten Handelsplätze Persiens haben, in runden Ziffern gegeben, folgende geringe Einwohnerschaft. Es zählt die Bevölkerung von

Teheran	300000 Seelen	Aduschehr	27000 Seelen
Täbris	200000 „	Kirman	60000 „
Isfahan	70000 „	Hamadan	33000 „
Schuschter	27000 „	Kirmanschah	32000 „
Gefd	45000 „	Mesched	60000 „
Disful	25000 „	Kaswin	30000 „
Schiras	32000 „		

Die Ziffern sind dem britischen Konsulatsberichte von 1913 entnommen.

Die Unsicherheit der Handelsstraßen, welche England zu beseitigen trachtete, Rußland im politischen Interesse zu erhalten suchte, ist bekannt, die Vorgänge mit der schwedischen Gendarmerie sind ja genügsam behandelt. Naturgemäß haben auch die politischen Wirren ihr gutes Teil dazu beigetragen, das Wirtschaftsleben Persiens zu beeinträchtigen. Unruhen und Aufstände schwächten die Produktionskraft wie die Aufnahmefähigkeit des Marktes. Die je von England oder Rußland geförderte Verschwendungssucht der Emire setzten sich für das Wirtschaftsleben in Steuern um, welche in ihrer Höhe in keinem Verhältnis zu den steuerlichen Leistungen des Staates standen.

Es ist nicht zu erwarten, daß die Verhältnisse in Persien sich in absehbarer Zeit ändern werden; es scheint im Gegenteil, daß die kurze Spanne freiheitlicher Träume der Jungperser, welche von einer scharfen Reaktion abgelöst werden, geeignet sind, erneute ernstliche Schwierigkeiten in Persien hervorzurufen. Die wirtschaftlichen Nachteile hiervon dürften nicht ausbleiben.

Nach dem Vorhergehenden kann Persiens derzeitige weltwirtschaftliche Bedeutung nicht hoch veranschlagt werden. Auch sind die Aussichten nur mittelmäßige. Sollte indessen das Land, wie zu erwarten, unter englische Herrschaft kommen, so wird es bis zur Grenze der Möglichkeit entwickelt werden. Damit wird ihm eine entsprechende Rolle in der Weltwirtschaft von selbst zufallen.

Weltwirtschafts-Chronik.

Wirtschaftsstatistik vom 1. Juni bis 31. Juli 1919.

Bearbeitet von Bankprokurist E. Auburtin-Berlin.

Banksätze.

Berlin	5 %	Amsterdam	4½ %	Stockholm, seit 12. 6. 19 (vorh. 6½%)	6 %
London	5 „	Bukarest	5 „	Schweiz	5½ „
Paris	5 „	Rom	5 „	Norwegen	5½ „
Wien	5 „	Madrid	4½ „	Brüssel . seit 5. 6. 19 (vorh. 6 %)	4 „
Petersburg	6 „	Kopenhagen	5½ „		

Ausweise der Zentralbanken.

Deutsche Reichsbank (in Millionen Mark).

	23. Mai	31. Mai	7. Juni	14. Juni	23. Juni	30. Juni	7. Juli	15. Juli	23. Juli
Goldbestand	1526	1516	1302	1152	1118	1116	1114	1113	1112
Silberbestand	21	20	20	20	20	20	20	20	20
Bestand an Darlehnsscheinen	7733	8069	8263	8442	8759	9058	9006	8931	8845
Wechsel u. Schatzanweisungen	25865	28656	27438	29058	28798	33293	29502	29999	28589
Lombard	20	9	8	10	6	6	7	7	12
Effektenbestand	123	124	140	140	139	125	135	131	140
Notenumlauf	27286	28245	28218	28274	29108	29968	29817	29596	29346
Giroguthaben	8469	9988	9151	10485	9621	19730	9144	9643	8171

Bank von England (in Millionen Pfund Sterling).

	28. Mai	4. Juni	12. Juni	19. Juni	26. Juni	3. Juli	10. Juli	17. Juli	24. Juli	30. Juli
Barvorrat	97,8	86,9	87,0	87,7	87,8	88,6	88,7	88,7	78,9	88,4
Guthaben Privater	121,6	127,5	130,8	124,3	137,7	166,9	205,2	112,6	122,0	116,6
Guthaben des Staates	21,0	21,4	20,3	20,0	22,0	24,6	24,8	24,9	19,9	17,9
Wechsel	80,5	80,8	79,9	80,4	80,8	83,5	83,3	82,4	81,9	81,7
Notenumlauf	77,2	78,2	78,0	77,7	78,3	79,9	79,6	78,9	78,9	79,4
Verhältnis der Reserven zu den Passiven	19,19	18,24	18,17	19,70	17,70	14,30	12,00	20,50	19,67	20,00

Bank von Frankreich (in Millionen Franken).

	29. Mai	5. Juni	12. Juni	19. Juni	26. Juni	3. Juli	10. Juli	17. Juli	24. Juli
Goldbestand im Inland	3571	3572	3572	3572	3573	3573	3578	3588	3588
Goldbestand im Ausland	1978	1978	1978	1978	1978	1978	1978	1978	1978
Silberbestand	307	306	306	305	304	303	302	301	301
Guthaben im Ausland	1702	1718	1702	1696	1698	1696	1687	1690	1684
Wechsel	1750	1784	1685	1679	1655	1720	1661	1617	1620
Vorschuß an Staat	23100	23400	23450	23450	23450	23800	23800	23650	23450
Vorschuß an die Verbündeten	3620	3625	3630	3635	3640	3645	3650	3655	3655
Notenumlauf	34061	34371	34449	34450	34442	34753	35008	34977	34932
Giroguthaben	3401	3503	3443	3302	3362	3374	3186	3060	2952

Schweizerische Notenbank (in Millionen Franken).

	31. Mai	7. Juni	14. Juni	23 Juni	30. Juni	7. Juli	15. Juli	23. Juli
Goldbestand	458,5	457,2	458,7	471,6	471,4	469,4	468,1	467,7
Silberbestand	67,6	68,1	68,5	68,6	68,9	69,2	69,5	68,9
Wechsel	486,2	450,2	426,1	444,8	467,4	423,8	405,1	395,9
Lombard	39,8	43,1	39,6	38,5	42,6	41,7	40,0	38,3
Notenumlauf	920,6	901,6	881,0	881,2	936,3	909,8	883,5	872,3
Giroguthaben	134,8	110,4	112,1	112,0	114,8	99,9	106,4	92,1

Schwedische Reichsbank (in Millionen Kronen).

	3. Mai	10. Mai	17. Mai	24. Mai	31. Mai	7. Juni	14. Juni	21. Juni	28. Juni	30. Juni
Barbestand	417,5	422,2	422,2	428,4	435,1	431,3	421,8	421,5	419,7	415,5
Auslandsguthaben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wechsel und Lombard	364,9	331,0	331,1	325,1	346,2	360,9	312,5	365,9	386,5	401,5
Giroguthaben	108,7	91,5	115,8	114,0	119,8	114,4	108,1	121,5	122,9	124,3
Notenumlauf	725,8	701,8	682,8	665,0	702,6	696,7	678,7	692,1	699,6	728,0

Bank von Norwegen (in Millionen Kronen).

	22. Mai	7. Juni	16. Juni	23. Juni	30. Juni
Barbestand	148,6	148,5	148,5	148,5	148,4
Auslandsguthaben	76,3	74,7	74,9	75,0	75,2
Wechsel und Lombard	347,8	346,5	339,0	334,4	341,4
Giroguthaben	90,0	83,6	77,3	76,7	70,4
Notenumlauf	422,7	428,2	426,9	423,8	433,3

Niederländische Bank (in Millionen Gulden).

	31. Mai	7. Juni	14. Juni	21. Juni	28. Juni
Goldbestand	661,9	662,0	662,0	662,6	657,7
Wechselbestand	117,3	118.6	103,2	109,6	108,9
Lombard	234,1	216,0	203,7	202,9	225,2
Giroguthaben	81,9	62,6	63,6	79,7	54,7
Notenumlauf	1026,0	1015,7	1009,4	1002,0	1018,1

Bank von Spanien (in Millionen Peseten).

	24. Mai	31. Mai	7. Juni	14. Juni	21. Juni	1. Juli	12. Juli
Goldbestand	2266	2266	2286	2266	2266	2271	2290
Silberbestand	655	658	651	—	655	659	652
Wechsel	929	951	952	962	1547	1007	1019
Lombard	407	420	419	425	1060	631	605
Giroguthaben	1164	1146	1146	1149	2394	1362	1357
Notenumlauf	3514	3516	3549	3543	3497	3517	3584

Österreichisch-Ungarische Staatsbank (in Millionen Kronen).

	23. Mai	31. Mai	7. Juni	15. Juni	23. Juni	30. Juni	7. Juli	15. Juli	23. Juli
Metallschatz	352	340	343	343	339	331	329	328	328
Escompte	2809	2811	2811	2810	2811	2811	2811	2811	2811
Darlehn	8627	8579	8783	8788	8789	8781	8778	8795	8832
Darlehnsschuld Österreichs	22034	22034	22034	22034	22034	22034	22034	22034	22034
Kassenscheinforderung an Österreich	3476	3289	2899	2536	2308	2244	2221	2199	2184
Kassenscheinforderung an Ungarn	1989	1882	1659	1451	1321	1284	1271	1258	1250
Banknotenumlauf	39690	39950	40173	40674	41254	41761	41948	41379	41535
Kassenscheinumlauf	5465	5171	4558	3987	3629	3528	3492	3457	3433
Giroguthaben	6673	6537	7086	7260	6762	6475	6395	6923	6761

Dänische Staatsbank (in Millionen Kronen).

	31. Mai
Gold und Silber	186,4
Auslandsguthaben	64,1
Wechsel	48,8
Lombard	279,9
Giroguthaben	109,3
Notenumlauf	433,9

New Yorker Clearinghouse Banken (in Millionen Dollar).

	3. Mai	10. Mai	17. Mai	24. Mai	31. Mai
Vorschüsse	4853,8	4855,6	4847,3	4715,7	4743,3
Barvorrat	94,7	99,4	97,6	97,1	91,3
Depositen	3901,5	3982,1	3980,0	3962,8	3992,7
Notenumlauf	38,6	38,9	38,8	38,76	38,7

Bank von Italien (in Millionen Lire).

	30. April	20. Mai
Barbestand	1536,6	1491,6
Wechsel	867,4	812,7
Vorschüsse	629,8	599,9
Depositen	1458,7	1508,2
Notenumlauf	9389,1	9265,2

Amtliche Devisenkurse.

Berlin.

	30. Juni 1919		31. Juli 1919	
	Kurs	Parität	Kurs	Parität
Holland	535,25	170,—	640,25	170,—
Dänemark	321,25	112,50	379,25	112,50
Schweden	349,25	112,50	415,25	112,50
Norwegen	340,25	112,50	395,25	112,50
Helsingfors	105,—	81,—	102,50	81,—
Schweiz	250, –	80,—	298,50	80,—
Wien	46,50	85,—	44,—	85,—
Madrid	273,50	80,—	305,50	80,—
Petersburg	—	216,—	—	216,—
Wien.				
Berlin	215,05	117,60	245,25	117,60
Amsterdam	1411,—	198,40	1471,—	198,40
Zürich	667,75	95,20	730,75	95,20
Kopenhagen	811,75	132,30	897,75	132,30
Stockholm	844,25	132,30	976,25	132,30
Kristiania	736,25	132,30	942,75	132,30
Rubelnoten	—	253,90	—	253,90
London.			25. Juli 1919	
Amsterdam	11,82	12,20	11,85	12,20
Paris	29,73	25,50	29,75	25,50
New York	4,39	4,39	4,60	4,925
Brüssel	30,70	25,80	30,90	25,80
Italien	36,65	25,50	37,85	25,50
Madrid	23,24	25,50	23,25	25,50
Schweiz	24,95	25,50	25,02	25,50
Kristiania	18,45	18,39	18,465	18,39
Stockholm	17,98	18,39	18,025	18,39
Kopenhagen	19,50	18,39	19,695	18,39

New York.

	30. Juni 1919		31. Juli 1919	
	Kurs	Parität	Kurs	Parität
London	4,59	4,871	4,36	48,71
Paris	645,—	518,25	643,—	518,25
Amsterdam	38,687	40,2	—	0,402
Paris.			24. Juli 1919	
Amsterdam	253,—	208,31	272,—	208,31
London	29,78	25,22	31,1850	25,22
Zürich	119,—	100,—	125,5	100,—
Rom	81,25	100,—	82,—	100,—
Madrid	127,25	100,—	136,25	100,—
Konstantinopel	—	22,78	—	22,78
New York	645,75	518,25	712,—	518,25
Dänemark	154,25	140,—	156,—	140,—
Norwegen	162,50	140,—	167,5	140,—
Schweden	166,—	140,—	176,—	140,—
Belgien	96,25	100,—	96,5	100,—
Zürich.			31. Juli 1919	
Berlin	42,50	123,32	32,75	123,32
Amsterdam	211,75	208,70	210,25	208,70
London	25,05	25,22	24,30	25,22
Rom	68,—	100,—	64,—	100,—
Madrid	106,50	100,—	105,50	100,—
Kopenhagen	128,50	140,—	124,25	140,—
Stockholm	139,—	140,—	138,50	140,—
Kristiania	135,—	140,—	132,50	140,—
New York	543,—	518,—	552,—	518,—
Wien	18,—	105,12	12,50	105,12
Prag	28,25	105,12	26,—	105,12
Paris	84,50	100,—	76,10	100,—
Brüssel	81,25	100,—	73,50	100,—
Petersburg	46,—	266,66	32,—	266,66
Stockholm.				
Berlin	29,50	88,88	23,50	88,88
Amsterdam	152,25	149,99	152,15	149,99
Schweiz	72,—	72,—	72,50	72,—
London	17,95	18,16	17,59	18,16
Paris	60,75	72,—	55,—	72,—
Brüssel	59,—	72,—	54,—	72,—
Washington	391,—	373,—	401,—	373,—
Kopenhagen.				
Berlin	32,25	88,88	26,50	88,88
Amsterdam	165,50	149,99	170,50	149,99
Schweiz	78,75	72,—	81,25	72,—
London	19,53	18,16	19,71	18,16
Paris	66,—	72,—	62,—	72,—
Antwerpen	64,50	72,—	62,—	72,—
New York	424,50	373,—	452,—	373,—
Amsterdam.				
Berlin	18,50	58,60	14,45	58,60
Wien	9,25	50,15	6,65	50,15
Schweiz	47,45	47,70	47,50	47,70
Kopenhagen	60,20	65,90	59,10	65,90
Stockholm	65,50	65,90	65,75	65,90
New York	256,50	246,—	265,—	246,—
London	11,835	11,90	11,58¾	11,90
Paris	39,975	47,70	36,10	47,70

Handel und Wirtschaft.

Bearbeitet von Wilhelm Bürklin-Berlin.

Allgemeines.

Nach einer Meldung der Times aus Paris wird die am 5. August vom Obersten Rat eingesetzte europäische Kohlenkommission aus Delegierten aus Frankreich, Groß-Britannien, Italien, Belgien, Polen und Tschecho-Slovakien bestehen. Ihr Arbeitsfeld ist beschränkt auf Europa, und ihre Aufgabe wird darin bestehen, in allen Angelegenheiten der Kohlenförderung und Transporte zu beraten. Die Kommission wird in enger Gemeinschaft mit den anderen Kommissionen der Konferenz arbeiten, welche sich mit den Kohlenrevieren befassen, vor allem also mit der Wiederherstellung der tschechischen und schlesischen Plébiscit Commission. An Mr. Hoover soll der Vorsitz angeboten sein, der jedoch ablehnte und als vorläufigen Präsidenten den Colonel Goodyear vorschlug. (Times, 8. VIII. 1919.)

I. Europa.

Belgien. Lebensmittelpreise in Belgien und Frankreich:

	Brüssel	Paris
Kartoffeln . .	Fr. 0,30 p. Kilo	Fr. 0,60 p. Kilo
Grüne Bohnen .	„ 0,25—0,20 p. Kilo	„ 0,80—1,60 p. Kilo
„ Erbsen .	„ 0,50—1,00 „ „	„ 0,60—1,30 „ „
Butter . . .	„ 7,20–7,50 „ „	„ 7,00—8,00 „ „
Milch	„ 0,45 p. Ltr.	„ 0,50—0,60 „ Ltr.
Zucker . . .	„ 1,95 „ Kilo	„ 2,20 p. Kilo

(Telegraaf, 12. VIII. 1919.)

Infolge der Aufhebung der Blockade sind dem „Moniteur des Interêts Materiels“ vom 3. August zufolge alle Interessenten ermächtigt, die wirtschaftlichen Beziehungen zu Deutschland wieder aufzunehmen. Diese Erlaubnis ist, unbeschadet der bestehenden Bestimmungen über Ein- und Ausfuhr, über Verkehr mit Vermögen und Wertpapieren und über sequestriertes feindliches Eigentum, erteilt worden.

Deutschland. Der Nationalversammlung sind zehn neue Steuergesetzentwürfe zugegangen:

1. außerordentliche Kriegsabgabe für das Rechnungsjahr 1919,
2. Kriegsabgabe vom Vermögenszuwachs,
   a) Einzelpersonen, Staffeltarif von 5 bis 50 Prozent,
   b) Gesellschaften bis zu 80 Prozent.
3. Rayonsteuergesetz,
4. Erbschaftssteuergesetz (Ausdehnung auf Gatten- und Kindeserbe — verschärfte Heranziehung der entfernten Verwandtschaftsgrade — kann bis zu 80 Prozent heraufgehen). Schenkungen nach dem 31. Dez. 1916 sind dem pp. Gesetz unterworfen. Dazu kommt allgemeine Nachlaßsteuer,
5. Grundwechselsteuergesetz,
6. Tabaksteuergesetz (Verbrauchsabgabe),
7. Zuckersteuergesetz,
8. Zündwarensteuergesetz,
9. Vergnügungssteuergesetz,
10. Kartensteuergesetz.

Über den voraussichtlichen Ertrag der neuen Steuern können genaue Angaben natürlich noch nicht gemacht werden, da die Verhältnisse augenblicklich viel zu unsicher sind. Bei Rückkehr normaler Zustände aber wird von zuständiger Seite der Mehrertrag der Tabaksteuer auf etwa 400 Millionen Mark veranschlagt, so daß die Tabaksteuer insgesamt 750 Millionen Mark der Reichskasse einbringen dürfte. Die Erbschaftssteuer wird schätzungsweise einen Mehrertrag von 470 Millionen, insgesamt also 590 Millionen Mark, bringen. Gleichfalls beträchtlich ist die Steigerung des Ertrages der Zuckersteuer, die um etwa 180 Millionen auf 350 Millionen steigen wird. Die Reichsvergnügungssteuer wird auf etwa 30 Millionen veranschlagt, der Ertrag der Zündwarensteuer auf rund 50 Millionen (Mehrertrag 28 Millionen), die Grundwechselabgabe auf 114 Millionen (Mehrertrag 74 Millionen), und die Spielkartensteuer auf rund 10 Millionen (Mehrertrag 8 Millionen). Insgesamt werden diese Steuern ein Mehr von 1200 Millionen Mark bringen.

Dazu kommt noch die Abgabe vom Vermögenszuwachs mit etwa 10 Milliarden. Für die Kriegsabgabe für das Jahr 1919 fehlt noch jede Schätzung. Gegenüber der Kriegsabgabe von 1918 besteht der wesentliche Unterschied, daß Einzelpersonenen keine Abgabe vom Vermögen mehr zahlen, sondern nur vom Mehreinkommen, während im Jahre 1918 die Einzelperson Abgaben sowohl vom Mehreinkommen wie vom Vermögen zu leisten hatten. Diese Schonung der Vermögen im laufenden Jahr erfolgt mit Rücksicht auf die bevorstehende allgemeine große Vermögensabgabe.

In der Frage der Ausgestaltung der neuen Reichssteuergesetze ist zwischen dem Finanzminister Erzberger und den süddeutschen Finanzministern eine Einigung erzielt worden.

Die Devisenordnung wurde aufgehoben. Die Kontrolle des Außenhandels bleibt jedoch durch das System der Ein- und Ausfuhrbewilligungen bestehen.

Das Wisselsche Programm der Planwirtschaft wurde zugunsten des freien Handels aufgegeben.

Die Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten (Garnen) der Textilindustrie soll freigegeben werden. Der Abbau der Zwangswirtschaft in der Textilindustrie ist vorgesehen.

Die Zwangswirtschaft in der Wolleverarbeitung wurde aufgehoben, desgl. alle diesen Zweig betreffenden Höchstpreisbestimmungen.

In Köln wurde seitens des Großhandels und anderer interessierter Körperschaften die Schaffung einer Rheinischen Musterschau beschlossen.

England. Die neue Anleihe erbrachte 708 Millionen Pfund Sterling, davon 399 Millionen Pfund Sterling neues Geld. Das Ergebnis wird als befriedigend bezeichnet.

Die British Trade Corporation hat in Verbindung mit drei bedeutenden Londoner Banken, unter ihnen die Lloyds Bank, die Southern Banking Agency zur Förderung des englischen Handels mit Südrußland gegründet. (N. R. C. vom 9. VIII. 1919.)

Nach Meldungen aus der Schweiz wird die Lloyds Bank in Zürich demnächst eine Filiale eröffnen. Dieses würde die erste englische Bankniederlassung in der Schweiz sein. (Telegraf, 6. VIII. 1919.)

Die Regierung erwägt ein neues Rationierungssystem für die Lebensmittelversorgung.

"The Iron and Coal Trades Review" meldet die Gründung der Consolidated Welsh Mines, Ltd. mit einem Kapital von 300 000 Pfund Sterling zwecks Erwerbung und Ausbeutung von Blei- und anderen Bergwerken.

Ungünstige Aufnahme der Aktienausgabe der British Dyestuff Corporation: Bei der Ausgabe von 5 Millionen Pfund Sterling neuer Aktien dieser Gesellschaft hat das Bankensyndikat 50 Prozent der Vorzugsaktien und 19 Prozent der gewöhnlichen Aktien übernehmen müssen. (Nieuwe Rott. Courant, 9. VIII. 1919.)

Nach einer von der Tea Brockers Association zusammengestellten Statistik sind die gegenwärtig in den Londoner Lagerhäusern ruhenden Teebestände größer als je zuvor. Am 31. Juli betrugen sie 102 131 000 lb. indischen und Ceylon-Tee im Vergleich zu 55 080 000 lb. im Jahre 1918 und 38 697 000 im Jahre 1917. Die Anfuhren vom 1. Juni bis zum 31. Juli betrugen 57 223 000 lb. gegenüber 35 824 000 im Jahre 1918. Abgeliefert wurden während dieser Zeit 69 282 000 lb. gegen 52 890 000 lb. im Vorjahre. — Obgleich also Tee in reichlicher Menge vorhanden ist, bestehen wegen der allgemeinen Überfüllung des Londoner Hafens

Schwierigkeiten hinsichtlich der Verteilung, welche die Ursachen sind, daß die Preise für den unmittelbar für die Konsumption verfügbaren Tee in ziemlicher Höhe gehalten werden. (Times, 7. VIII. 1919.)

Britisch-indischer Häute- und Fellhandel: 1913/14 bezog Deutschland etwa 35 Prozent der aus Indien ausgeführten Felle und Häute, und der Handel lag meist in deutschen Händen. 1913 gingen nur 17000 Stück nach England, und 7000000 wurden nach Deutschland und Österreich versandt.

Zur Ausschaltung des deutschen Handels beabsichtigt man die Einführung von Ausfuhrzöllen, die bei Ausfuhr nach Großbritannien in Fortfall kommen, sowie eine finanzielle Unterstützung der indischen Gerbereien. Im letzten Jahr wurden aus Indien ausgeführt 11000000 Rinderhäute (davon 3 Millionen gegerbt), 27 Millionen Ziegenfelle (davon 7 Millionen gegerbt), 11 Millionen Schaffelle (davon 9 Millionen gegerbt) und außerdem 2 Millionen ungegerbte und 16000 gegerbte Büffelhäute.

(Nieuwe Courant, 12. VIII. 1919.)

Frankreich. Der Finanzminister beabsichtigt die Auflage einer Eisenbahnanleihe in Höhe von 700—800 Millionen Fr.

Eine weitere Anleihe mit Auslosungen ist für den Wiederaufbau der Kriegsgebiete vorgesehen.

Durch ein System von Wertzuschlägen hat der Zolltarif starke Erhöhungen erfahren. Gleichzeitig mit dem diesbezüglichen Dekret wurde die Aufhebung der bisherigen grundsätzlichen Ein- und Ausfuhrverbote sowie der Blockade gegenüber Deutschland veröffentlicht.

(Voss. Ztg., 1. VIII. 1919.)

Waren, deren Ausfuhr aus Frankreich freigegeben ist, können ohne Formalität nach Deutschland ausgeführt werden. Für Waren, deren Ausfuhr verboten ist, ist eine besondere Genehmigung des Finanzministers notwendig. Deutsche Waren oder solche, die aus Deutschland kommen, können nur mit besonderer Genehmigung nach Frankreich eingeführt werden, die ebenfalls der Finanzminister erteilen muß. Für Zahlungen zwischen Deutschen und Franzosen bleiben im allgemeinen die alten Beschränkungen aufrechterhalten. Es sind ferner alle Operationen untersagt hinsichtlich feindlicher Güter, die unter Sequester stehen, auch Zahlung von Zinsscheinen solcher Werte, die seit dem 1. August 1914 feindlichen Untertanen gehören oder gehört haben. Der Verkauf und Ankauf von Mark ist nur durch Vermittlung einer zuständigen Bank nach dem Gesetz vom 3. April 1918 gestattet.

Zur Überwachung des Handels mit Deutschland wird ein Beirat eingesetzt, der darüber zu wachen hat, daß die französische Ausfuhr die deutsche Ausfuhr nach Frankreich immer um ein Mehrfaches übersteigt.

Die geplanten neuen Steuern sollen einen Mehrertrag von 1280 Millionen Fr. erbringen.

Die Tabaksteuer erfährt eine Erhöhung von 25 Prozent für gewöhnlichen, von 100 Prozent für Luxustabak. Die neue Zuckersteuer sieht eine Erhöhung von 7 Fr. für den Zentner vor.

Die Banque Nationale du Commerce extérieur, die der British Overseas Bank entspricht, hat ihre Tätigkeit begonnen.

Der Crédit Lyonnais und das Comptoir National haben mit einem Kapital von 25 Millionen Fr. ein neues Kreditinstitut gegründet, dem die Förderung der französischen Industrie obliegt.

Verschiedene Großbanken, darunter der Crédit Lyonnais, beabsichtigen die Gründung von Filialen in Mainz, Saarbrücken, Wiesbaden und anderen Städten.

Nach Meldung der Voss. Ztg. vom 2. August abends soll die Lieferung von französischer und lothringischer Minette als Gegenlieferung für Kohle für die weitere Zukunft zu erzielen sein.

Als Vertretung aller industriellen Arbeitgeberverbände wurde mit Unterstützung des Handelsministers die Confédération générale de la production gegründet. Die Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft vom 2. August 1919 entnehmen „L'Usine" Angaben über den Fortschritt des Wiederaufbaus der Industrie in Nordfrankreich. Die Metallindustrie des Nordens erholt sich langsam. In Douai, Valenciennes und Maubeuge geht es gut vorwärts. Im Industriegebiet von Maubeuge waren am 1. Juni 1919 90 Fabriken in Betrieb. In Douai plant man außer dem Wiederaufbau Neuanlagen von großer Leistungsfähigkeit. Hindernd stehen der Entwicklung noch im Wege der Mangel an Heizmaterial, Verzögerung der Bezahlung der Kriegsschäden, schlechte Transportlage, Mangel an Material und die zahlreichen Streiks.

Ausfuhr nach Amerika. Nach der Statistik des Generalkonsuls der Vereinigten Staaten in Paris beträgt die Ausfuhr aus seinem Konsularbezirk nach den Vereinigten Staaten 13,1 Millionen Dollar für das erste Vierteljahr 1919, gegen 9,9 Millionen Dollar während desselben Zeitraums von 1918. Die hauptsächlichen Artikel sind: Seidenwaren, Perlen, Edelsteine, Federn, Riechstoffe und Kaninchenfelle. („L'Information" vom 5. August 1919.)

Holland. Die Errichtung niederländischer Handelskammern in Leipzig und Hamburg ist geplant. Niederlassungen für Berlin, Frankfurt, Düsseldorf und Dortmund sind vorgesehen.

Das holländische Amtsblatt meldet, daß im Haag eine holländisch-slawische Handelsgesellschaft „Ampra" gegründet wurde. An dieser Gründung beteiligen sich die Rotterdamer Bankvereinigung, die Firma Wilhelm Müller & Co., de Compania Mercantile Argentina sowie die Prager Kreditbank. Das Kapital der neugegründeten Gesellschaft beträgt 10 Millionen Gulden.

Der Niederländische Überseetrust ist aufgehoben worden. Die Handelsfreiheit mit Deutschland, soweit sie die holländische Regierung unabhängig von der Entente gestattet, ist damit gegeben. Die Ausfuhrerlaubnis für Butter und Käse wurde einstweilen zurückgezogen.

Eröffnung der Warenbörse in Groningen. Am 4. September wird in Groningen eine allgemeine Warenbörse eröffnet werden, die fortlaufend jeden Donnerstag abgehalten werden soll. Das Komitee für die Börse hat sich mit dem Paßbureau im Haag und den holländischen Konsulaten in Deutschland in Verbindung gesetzt, um den Besuch deutscher Händler zu erleichtern. („Handelsblad", 7. VIII. 1919.)

Italien. Der Handelsminister beabsichtigt die Einführung eines neuen autonomen Zolltarifs, sowie durch Königl. Dekret eines sofortigen provisorischen Zolltarifs mit starken Wertzuschlägen.

(Voss. Ztg. v. 1. VIII. 1919. Abendausg.)

Deutsche Holzhandelsverbände haben mit italienischen Regierungsvertretern einen Vertrag bezüglich Lieferung von Eisenbahnschwellen nach Italien — ein Objekt von ca. 8 Millionen Lire — abgeschlossen.

Die Landarbeiterschaft hat die sofortige Sozialisierung des Bodens beschlossen. Es wird keine Aufteilung, sondern genossenschaftlicher Betrieb erstrebt.

(Voss. Ztg. v. 26. VI. 1919. Mittagsausg.)

Luxemburg. Der luxemburgischen Kammer wird ein Gesetzesvorschlag unterbreitet, der die Regelung der Valutafrage — Gleichstellung des luxemburgischen Franken mit dem französischen — bezweckt. Der luxemburgische Staat muß sich danach verpflichten, die von ihm ausgegebenen Kassenscheine später zum vollen Goldwert in Münzsorten der lateinischen Münzkonvention bzw. in gleichwertigen ausländischen Papiergeldsorten, z. B. in Scheinen der Banque de France oder der belgischen Nationalbank bzw. in etwaigen Luxemburger Gold- oder Silbermünzsorten, die nach dem Fuße und sonsti-

gen Bedingungen der Münzsorten der lateinischen Münzkonvention geprägt werden sollen, wieder einzulösen, so daß auf diese Art der Unterschied zwischen den 250 Millionen Mark deutscher und 250 Millionen Francs französischer Valuta zu decken wäre.

Österreich. Zur Sicherstellung der durch Amerika gewährten Kredite und der weiteren Lebensmittelversorgung ist die Regierung ermächtigt worden, die in Österreich vorhandenen Goldmünzen und ausländischen Wertpapiere in Anspruch zu nehmen. Befreit sind von der Abgabepflicht die Angehörigen der kreditgebenden Staaten: Amerika, England, Frankreich und Italien, sowie die Österreichisch-Ungarische Bank bezüglich ihres Goldschatzes. Eine zweite Vorlage sieht die Verwendung der Erlöse aus den Holzexporten vor. Auf die staatlichen Forsten erhält die Entente Pfandrecht. Den privaten Forsten über 500 ha werden Kautionshypotheken auferlegt, die allen nach dem 15. April begründeten dinglichen Rechten vorgehen. Österreich ist damit ganz in die Hände der Entente gegeben, besonders da auch der Staatshaushalt mit einem jährlichen Defizit von 4 Milliarden[1]) (6 Millionen Einwohner) belastet ist.

Der Staatssekretär der Finanzen sieht eine große Vermögensabgabe zur Stützung der Kriegsanleihen, Sanierung der Valuta und zum Wiederaufbau vor. Näheres darüber ist der Zeit nach dem Friedensschluß vorbehalten.

Das deutsch-österreichische Staatsamt der Finanzen hat die Wiederzulassung reichsdeutscher Wertpapiere zum Börsenhandel verfügt.

Polen. Das Versorgungsministerium beginnt mit dem Ankauf von Hafer und Gerste diesjähriger Ernte zum Preise von 180 Kronen für 100 kg franko Magazin oder Waggon in den Gouvernements Kielce und Radom. Der genannte Preis gilt bis zum 15. August; nach diesem Termin wird vom Versorgungsministerium ein neuer Preis festgesetzt werden. („Kurjer Warszawski" vom 1. VIII. 1919.)

Rußland. Die Ausfuhr von Pelzwerk. Die Staatliche Ausfuhrkontrollstelle Sowjetrußlands meldet, laut „Iswestija", folgende zur Ausfuhr bereitliegende Mengen von Pelzwerk: Fuchsfelle (gegerbte Rohfelle) 15000 Stück im Werte von 1500000 Rubel, große Karakulfelle 200000 Stück, kleine Karakulfelle 30000 Stück, Eichhörnchen 1500000 Stück, Fohlenfelle 200000 Stück, gegerbte Hasenfelle 1500000 Stück, Lammfellchen 150000 Stück, Hermelinfelle 100000 Stück, Zobelfelle 3000 Stück, Marderfelle 5000 Stück, Blaufüchse 4000 Stück, usw. Insgesamt können für ungefähr 56100000 Rubel Pelzwaren ausgeführt werden. Bemerkenswert ist die noch nie dagewesene Nachfrage des Auslandes nach gegerbten Hasenfellen. Die Nachfrage nach Eichhornfellen ist neuerdings stark gestiegen. Dasselbe gilt von Karakulfellen. Da die Ausfuhr ins feindliche Ausland während des Krieges verboten war, haben sich bedeutende Mengen dieser Felle angehäuft. Die kostbaren Pelzarten, wie Biber, Schwarzfuchs u. dgl., findet man augenblicklich äußerst selten. Die Preise für die auszuführenden Pelzwaren sind vom Obersten Volkswirtschaftsrat festgesetzt worden. Sie sind äußerst mäßig im Vergleich mit den Marktpreisen, die in den letzten Monaten gezahlt wurden. Dies erklärt sich dadurch, daß die Waren nicht für spekulativen Verkauf, sondern für den Austausch gegen Maschinen, landwirtschaftliche Geräte, Instrumente u. dgl. bestimmt sind.

(„Golos Rossii.")

Spanien. Da die spanischen Handelsverträge am 30. September d. J. verfallen und die Verhandlungen über Erneuerung bis dahin nicht abgeschlossen werden können, wird die spanische Regierung die bisherigen Handelsverträge entweder verlängern oder für alle Länder den gleichen hohen Zolltarif in Anwendung bringen müssen.

(Maasbode, 10. VIII. 1919.)

„Gruben und Eisenbahnen von Utrillas." Förderung und Verbrauch von Kohle dieses Unternehmens betrugen in den letzten Jahren:

	Förderung Tonnen	Verkäufe Tonnen	Eigener Bedarf Tonnen
1914	104728	92706	12263
1915	111861	101333	12311
1916	159084	144320	14508
1917	147398	132636	14226
1918	141726	120271	16594

	Einnahmen durch Verkauf	Durchschnittsverkaufspreis für je 1 Tonne	Förderkosten	Durchschnittskostenpreis für je 1 Tonne	Nutzen für je 1 Tonne
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
1914	1970660	2125	1340334	1279	846
1915	2278328	2248	1381124	1234	1014
1916	4088648	2833	2052455	1290	1543
1917	5158898	3889	2167430	1470	2419
1918	9328523	7756	2604274	1837	5919

Der Reingewinn für 1918 stellt sich auf 7285029 Pesetas, die Dividende auf 20 v. H.

(Revista de Economia y Hacienda vom 26. VII. 1919.)

Das veraltete Steuersystem. Aus der folgenden Aufstellung über die Staatseinnahmen ist zu ersehen, in welcher Weise sich in verschiedenen Ländern, mit Ausnahme Spaniens, die Steuerkraft des Volkes verschoben hat:

	Gewöhnliche Einnahmen in Millionen Pesetas	
	1913	1919
in England	4956	17500
in Frankreich	5189	8195
in Italien	2683	4300
in Spanien	1396	1365

(„Semana Financiera" vom 20. VI.)

Tschecho-Slowakei. Die Behörden haben angeordnet, daß alle nicht hypothekarisch sichergestellten Forderungen Reichsdeutscher, auch Warenforderungen, bis 15. August zur Konskription angemeldet werden müssen, widrigenfalls sie verfallen und nicht mehr ausgezahlt werden dürfen.

Die Textilindustrie leidet sehr unter Rohstoffmangel. Benötigt werden für einen einigermaßen regelrechten Betrieb 600000 Ballen Baumwolle, wovon bisher erst 26000 geliefert wurden. Die Frage scheitert an der Valuta- und Kreditfrage. — Für die Leinen- und Jute-Industrie ist die Beschaffung von Rohstoffen zurzeit ganz ausgeschlossen.

II. Asien.

China. Über die Tätigkeit der chinesischen Eisenindustrie in den Jahren 1917 und 1918 bringen die Nachr. f. H., I. u. L. vom 2. VIII. nachstehende Notiz: Die Hau-Jeh-Ping Iron and Coal Companie Ltd. hat in ihren Betrieben in Hankou, Tajeh und Pinghsiang reibungslos gearbeitet.

Roheisenerzeugung	150000	Tons	geschätzt.
Stahlerzeugnisse	50000	„	„
Eisenerzförderungen in Tajeh . .	600000	„	„

Die Standard Oil Company errichtet längs des Hanflusses große Anlagen zur Aufspeicherung von Erdöl.

Die Baumwollspinnereien verfügen nach einem Bericht der Firma Noel, Murray & Co. ingesamt über 1½ Millionen Spindeln und 7000 Webstühle. Die Jahreserzeugung der Spinnereien beträgt je nach der Nachfrage 800000 bis 1 Million Ballen Garn. Die jährliche Leistungsfähigkeit eines Webstuhles kann auf 300 Stück Tuch zu

[1]) Die Zahlen sind der Vossischen Zeitung vom 10. Juli entnommen.

40 Yards, insgesamt also auf 2 Millionen Stück, beziffert werden. („Millards Review" vom 7. VI. 1919.)

Die Einfuhr von Baumwollwaren aus Europa und Amerika ist infolge der hohen Preise, diejenige aus Japan infolge der gesteigerten Produktionskosten und des mangelnden Schiffsraums zurückgegangen. Die einheimische Erzeugung ist gesteigert worden; sie wird nach der Ansicht des chinesischen Seezollamts bei der Billigkeit der Arbeitskräfte und in Anbetracht der Menge der in China vorhandenen Baumwolle die ausländische Ware allmählich verdrängen.

(„London and China Telegraph" vom 14. VII. 1919.)

Den Mitteilungen über den Handel Hongkongs im Jahre 1918 ist noch folgendes nachzutragen: Der Rückgang des britischen Handels ist auf den Krieg, die ungeklärte politische Lage in Südchina, die Stockungen in der Ausfuhr und die hohen Preise zurückzuführen. In Baumwollwaren hat England trotz des starken japanischen Wettbewerbs bisher seinen Platz behauptet, während in Metallen und Eisenwaren die Führung an Amerika übergegangen ist. Der Wert der Einfuhr von Anilinfarben betrug nur 6811 Pfund Sterling. Die in Amerika, der Schweiz und England hergestellten Farben sind von den deutschen Fabrikaten sehr verschieden; die Chinesen behelfen sich daher mit einheimischen Farben. Die Nachfrage nach guten Anilinfarben, besonders nach waschechtem Indigoblau, ist groß.

(„London and China Telegraph" vom 14. VIII. 1919 und „Handelsberichten" vom 24. VII. 1919.)

Aussichten der Industrie und des Handels in China. Der Handelsattaché an der amerikanischen Gesandtschaft in Peking Julsean H. Arnold hat im „Peking Leader" einen Aufsatz veröffentlicht, dem die „Economisch-Statistischen Berichten" vom 6. Aug. folgendes entnehmen:

Um Chinas Aussichten auf dem Gebiete des Handels und der Industrie zu beleuchten, zieht Herr Arnold einen Vergleich mit den Vereinigten Staaten von Amerika, um die verschiedenen Charakterzüge, welche beiden Ländern gemeinsam sind, darzulegen. Der Handel Chinas mit dem Ausland ergibt einen Betrag von ungefähr 2,50 Schilling auf den Kopf der Bevölkerung (Vereinigte Staaten 85,00 Schilling, Japan 18,00 Schilling, Australien 160,00 Schilling). Und doch könnte der ausländische Handel Chinas den der Vereinigten Staaten übertreffen, weil die Arbeitskräfte viel billiger sind und auch ein sehr großer Reichtum an Rohstoffen im Boden ruht. Eine Zunahme von Chinas Handel um 30 Prozent jährlich liegt im Bereich der Möglichkeit. In erster Linie müssen dann allerdings die Verkehrsmittel erheblich verbessert und ausgedehnt werden. China befindet sich hierfür in einer günstigeren Lage als die Vereinigten Staaten, weil die Anlage von Wegen nur halb so teuer ist, und für den Bau einer Eisenbahn nur ein Zehntel des in Amerika erforderlichen Betrages aufgewendet werden muß.

In den Vereinigten Staaten verkehren ungefähr 5 000 000 Kraftwagen und sind ungefähr 200 000 Meilen gute befahrbare Wege vorhanden; in China verkehren weniger als 10 000 Kraftwagen und sind weniger als 1000 Meilen Wege vorhanden, und doch ist der Ausbau hierfür das erste Erfordernis. China hat einen größeren Flächeninhalt als die Vereinigten Staaten und eine viermal so große Bevölkerung. Die Länge des Eisenbahnnetzes beträgt jedoch 6500 Meilen in dem einen Falle und 265 000 Meilen in dem anderen Falle. Getreidetransport kostet in den Vereinigten Staaten $^7/_{10}$ Cent für die Tonnenmeile, in China 8—18 Cent max.

Nach dem Teebau ist die Seidenzucht von großer Bedeutung. Amerika bezieht jährlich für 25 000 000 Schilling Rohseide aus China. Der Weizenbau findet in der modernen Mehlindustrie einen Ansporn zur Entwicklung. Auch hier kann kooperatives Vorgehen bedeutende Verbesserungen bringen, weil augenblicklich der Weizen, der in den Mühlen abgeliefert wird, infolge der großen Anzahl von Zwischenpersonen, welche den Weizen in größeren und kleineren Mengen von den Bauern aufkaufen, ein Gemisch von allen Qualitäten ist. Der jährliche Ertrag beläuft sich auf ungefähr 200 000 000 Bushels, das ist ein Viertel des Ertrages der Vereinigten Staaten. Auch die Soyabohne ist für China ein Erzeugnis von Bedeutung. Im Jahre 1917 führte das Land für 63 270 000 Taels (ein Tael = 3,25 Gulden) aus. Von nicht zu unterschätzendem Wert ist ferner die Erdnuß. China exportierte hiervon vor dem Krieg 70 000 Tons sowie 50 000 Tons Erdnußöl.

Ein Nebenerzeugnis der Landwirtschaft sind Eier, deren Ausfuhr in getrockneter Form auf 350 000 000 Pfund jährlich geschätzt wird. Die Viehzucht kann noch erheblich verbessert werden. Eine nennenswerte Molkereiindustrie besteht in China nicht. Für die Öl- und Fettindustrie verspricht China ein großer Produzent von Erdnüssen, Sesamsaat, Baumwollsaat und Rapssaat zu werden.

Auch als Lieferant von Baumwolle kommt China schon mit 2 500 000 Ballen von 500 Pfund in Betracht (Amerika 12 500 000). Für die Förderung der Baumwollindustrie ist dann auch in den letzten Jahren eifrig gearbeitet worden. Dies ist von sehr großer Bedeutung, da Baumwollwaren ungefähr ein Viertel von Chinas gesamter Einfuhr ausmachen. Im Augenblick arbeiten in China 1 300 000 Spindeln (Japan 3 000 000, Vereinigte Staaten 33 000 000, England 52 000 000).

China ist auch mit einem reichen Vorrat an Kohlen und Eisenerzen, den beiden Haupterfordernissen für die Entwicklung der Industrie, gesegnet. Diese Schätze müssen jedoch fast ganz erst erschlossen werden. Jm Jahre 1917 wurden 14 000 000 Tonnen Kohlen eingeführt, während das Land selbst 20 000 000 Tonnen hervorbringt. Man glaubt, daß erheblich mehr Kohlen vorhanden sind als in den Vereinigten Staaten, die im Jahre 1918 650 000 000 Tonnen lieferten. Die vorhandenen Vorräte von Eisenerz werden auf 700 000 000 Tonnen geschätzt. Außerdem liegen Zinn und Antimon in nicht unerheblichen Mengen in der Erde. Daß trotz all diesem die chinesische Industrie bisher noch so wenig entwickelt ist, ist auch noch eine Folge des geringen Schutzes und der geringen Förderung, welche Erfindungen in jenem Lande vorläufig noch genießen. In den Vereinigten Staaten werden jährlich 40 000 Patente erteilt, in China fehlt ein Patentschutz noch vollkommen.

Japan. Nach einer Meldung des Petit Journal hat Japan seine Rechte auf Schantung aufgegeben. Es behält sich aber das Recht auf die Eisenbahnkonzessionen und auf einige Kolonien außerhalb der befestigten Zone vor.

Japanische Firmen beginnen ihr Interesse Siam zuzuwenden. Eine von japanischen und formosanischen Kapitalisten begründete Gesellschaft hat in der Umgegend von Bangkok mit dem Anbau von Baumwolle, Hanf, Zucker und Reis begonnen. Desgleichen hat man Zink- und Bleischmelzerei in Angriff genommen. Schiffahrtslinien begünstigen durch billige Frachten die japanischen Handelsbestrebungen. (Nachr. f. H., I. u. L.)

III. Afrika.

Liberia. Der Präsident erklärte, daß Liberia durch den Wegfall des deutschen Handels 80 Prozent seines Gesamthandels vor dem Kriege verloren hat.

(Morgenp., 6. VI. 1919.)

Der holländische Minister des Äußern gibt im St. C. vom 11. d. M. bekannt, daß nach Mitteilung der englischen Regierung die Blockade über die Küste des früheren Deutsch-Ostafrika seit dem 15. Juli d. J. aufgehoben worden ist.

IV. Nordamerika.

Kanada. Infolge der anormalen Lage auf dem Häute- und Ledermarkt hat die kanadische Regierung beschlossen, vorläufig die Ausfuhr von Häuten, Fellen und Leder für die Herstellung von Stiefeln und Schuhen zu verbieten. Es wurde eine Kommission eingesetzt, welche die

Lage untersuchen und über die zu treffenden Maßnahmen Vorschläge einbringen soll. Auf dem nordamerikanischen Ledermarkt trat kürzlich eine sehr bedeutende Steigerung der Preise ein. Die heutigen Preise in Kanada sind bedeutend höher als die englischen. (Seedienst, 9. VIII. 1919.)

Die Society of Chemical Industry beschloß die Gründung eines Instituts für Chemie, das in enger Verbindung mit der Gesellschaft tätig sein soll. 28 Mitglieder werden die nötigen Vorarbeiten erledigen. Man erwartet, daß die Bundes- und die Provinzialregierungen dem Institut ihre Aufmerksamkeit zuwenden, wie anderseits seine enge Verbindung mit der Society of Chemical Industry ihm enge Fühlung mit der Geschäftswelt sichert. Auch will man dem großen Publikum einen Begriff von der Wichtigkeit der Chemie für das gesamte Wirtschaftsleben Kanadas beibringen.

(„The Chemical Age“ vom 12. VII. 1919.)

Vereinigte Staaten von Amerika. Die U. S. Steel Corporation beabsichtigt, 20 Dampfer von je 10000 Tons für ihren eigenen Ausfuhrhandel zu bauen.

(Nieuwe Rotterdamsche Courant vom 9. VIII. 1919.)

Die 550 amerikanischen Automobilfabriken haben nach Schätzung ein Kapital von 800–900 Millionen Dollar, beschäftigen 300000 Arbeiter und ihre jährliche Produktion stellt einen Wert von 1 Milliarde Dollar dar. 1912 wurden 378000 Wagen, 1919 1157000 Wagen hergestellt. Nach „The Statist“ war der Preis für einen Fourd-Tourwagen vor dem Kriege 360 Dollar und am Ende des Krieges 525 Dollar. Für einen Studebaker 5-Personen-Tourenwagen wurden vor dem Krieg 995 Dollar und am Ende des Krieges 1125 Dollar bezahlt. Nach Angabe der Fourd-Motorcompagnie gedenkt sie in Friedenszeit ein Auto mit 4 Sitzplätzen zum Preise von 250–300 Dollar liefern zu können. (Handelsbl. vom 12. VIII. 1919.)

Nach einem Times-Telegramm aus Washington beabsichtigt die Regierung folgende Maßnahmen gegen die Teuerung zu treffen: Ausdehnung des Gesetzes über die Lebensmittelkontrolle, ein Gesetz über die Kühlhäuser, ein Gesetz für Stempelung des Preises auf die Verbrauchsartikel, ein Gesetz, um die Preistreiberei zu verhindern, Regierungsaufsicht über die Ausgabe von Wertpapieren, Festsetzung von Strafen für Preistreiberei und Anstellung von Beamten, welche das Publikum über die Preise der Kleinhändler unterrichten sollen.

(Tel. vom 11. VIII. 1919.)

Die föderative Kommission hat an den Kongreß berichtet, daß durch Häuteverkäufer, Gerber und Schuhfabrikanten und -händler unerhörte Gewinne gemacht werden, die keine Rechtfertigung haben und die zu den heutigen hohen Preisen für Schuhe geführt haben. Die Kommission hat den Rapport über die Schuhindustrie für die Jahre 1914/18 dem Präsidenten eingereicht.

(N. C. vom 9. VIII. 1919.)

Die United States Rubber Co. beabsichtigt ihr Kapital zu erhöhen, und zwar das der Vorzugsaktien von 70 auf 100 Millionen und das der gewöhnlichen Aktien von 40 auf 200 Millionen Dollar. Die zweiten Vorzugsaktien sollen eingezogen werden. (N. R. C. vom 9. VIII. 1919.)

Unter der Bezeichnung „American fruit Crower Incorporation“ ist in Pittsburg eine Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 50 Millionen Dollar, davon 10 Millionen Dollar eingezahlt, gegründet worden. Die Gesellschaft soll den Obst- und Gemüsebau und den Handel, speziell den Exporthandel, betreiben. (Handelsbl. vom 9. VIII. 1919.)

Der amerikanische Export erreichte in dem Jahre vom 1. Juli 1918 bis 30. Juni 1919 die Rekordzahl von 7140 Millionen Dollar (5928 Millionen Dollar in 1917/18 und 6290 Millionen Dollar in 1916/17).

(Maasbode vom 9. VIII. 1919.)

V. Mittel- und Südamerika.

Argentinien. Board of Trade Journal schätzt die am La Plata für Exportzwecke in Frage kommende Menge Mais alter und neuer Ernte auf 8 Millionen Tonnen. Die Verladungen halten sich noch in mäßigen Grenzen. In den ersten drei Monaten dieses Jahres wurden an Weizen, Mais, Hafer und Leinsamen zusammen nur 693000 Tonnen verschifft. Die Frachtraten für freie neutrale Schiffe vom La Plata bewegen sich zwischen 260 und 275 Schilling gegenüber 12—18 Schilling vor dem Kriege. Argentinien rechnet mit einer starken Einwanderung. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung wird eine solche als wünschenswert bezeichnet. „Morning Post.“

Brasilien. Die Brasilianische Bank für Deutschland beruft eine außergewöhnliche Generalversammlung zwecks Ermächtigung des Aufsichtsrats, die Vollmachten der Vertreter der brasilianischen Niederlassungen zu bestätigen und sie zu beauftragen, eine Konzessionsverlängerung zu beantragen. Die Konzession wurde zuletzt im September 1908 um zehn Jahre verlängert.

Die Importeure verweigern die Annahme von etwa 25 Prozent von den aus den Vereinigten Staaten in Chile eintreffenden Waren, da ein starker Preissturz eingetreten ist, der ihnen den Absatz der Waren nur mit großen Verlusten gestattet.

Chile hat seine Position den Vereinigten Staaten gegenüber stets durch die Ausdehnung seiner Fleischindustrie zu festigen gewußt. Die fünf größten chilenischen Fleischproduzenten haben die Kontrolle über sämtliche wichtigen Nahrungsmittel in den Vereinigten Staaten. Nach einer Meldung der Vossischen Zeitung vom 14. Juli morgens aus dem Haag haben sie eine unmittelbare Kontrolle über 574 andere Gesellschaften und sind nachweisbar an 95 anderen amerikanischen Gesellschaften interessiert, während die Beziehung zu weiteren 93 Gesellschaften vermutet wird. In den Vereinigten Staaten werden Maßnahmen erwogen, die Macht dieses Trustes zu brechen.

Uruguay. Der Handel mit den Vereinigten Staaten hat einen kolossalen Aufschwung genommen. Während vor dem Kriege Nordamerika nur einige hundert Ballen Wolle und unbedeutende Mengen Häute kaufte, haben die Wolle- und Häuteproduzenten in Nordamerika heute ihre besten Kunden. Die Vereinigten Staaten zeigen reges Interesse für die Entwicklungsmöglichkeiten Uruguays.

(Nachr. f. H., I. u. L. vom 2. VIII. 1919.)

Mexiko. Über die Produktion der mexikanischen Minen im Jahre 1917 veröffentlichen die Nachr. f. H., I. u. L. vom 2. August folgende Angaben:

Gold	5788 kg
Silber	648684 „
Kupfer	141528 „
Blei	26769 „
Zink	3388 „
Antimon	2140 „
Zahl der Bergwerksgrundstücke	25063
„ „ Schächte	330641

An sonstigen Minengesellschaften werden genannt zur Förderung von Hyazinth 1, für Opale 9, für Wismut 1, für Steinsalz 2, für Schwefel 53, für Manganmetall 39, für Molybdän 2, für Flußspat 1, für Quecksilber 119.

Die Petroleumausfuhr stellte sich im Jahre 1918, wie folgt:

Menge	Wert
7677277,95 Tons	140557553,20 Pesos.

Im Jahre 1917 betrug die Ausfuhr 6426035,635 Tons im Werte von 56676126,97 Pesos.

In den ersten zwei Monaten 1919 betrug die Ausfuhr 1508913,57 Tons.

Weltverkehr.

Bearbeitet von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

I. Landverkehr.

Allgemeines.

Eine Hochschule für Verkehrswesen in Düsseldorf. Die aus dem „Internationalen Institut für das Hotelbildungswesen“ in Düsseldorf (eröffnet Oktober 1914) hervorgegangene Düsseldorfer Hochschule für Hotelwesen, die im April 1919 eröffnet wurde, plant, sich vom Oktober an zu einer Hochschule für Verkehrswesen zu erweitern (vgl. Inserat in diesem Heft). Bei der stiefmütterlichen Behandlung, die die Verkehrswissenschaft bisher auf den deutschen Hochschulen zumeist erfahren hat[1]), darf diese Neuerung als höchst zeitgemäß und aussichtsreich bezeichnet werden. In den überall einsetzenden Bestrebungen zur Vertiefung der lange vernachlässigten Auslandskunde, die zu den vornehmsten Zukunftspflichten des zusammengebrochenen Deutschland zählt, wenn es zu neuer Höhe emporsteigen will, wird die wissenschaftliche Pflege des Verkehrswesens für die mannigfachsten Berufe eine besonders hervorragende Rolle spielen können.

Das Eisenbahnnetz der Erde Ende 1917 belief sich für die gesamte Welt (ohne die nur zu militärischen Zwecken gebauten Bahnen) auf 1 137 369 km, die sich folgendermaßen auf die einzelnen Kontinente verteilen:

Amerika	586 859 km
Europa	351 846 „
Asien	114 123 „
Afrika	48 153 „
Australien und Polynesien	36 388 „

Die wichtigsten Länder hatten daran folgenden Anteil:

Ver. Staaten	418 768 km	Sibirien u. Russ.-Zentralasien	15 910 km
Deutschland	64 987 „	Spanien	15 350 „
davon:		Schweden	14 951 „
Preußen	38 883 km	Japan (m. Korea)	14 251 „
Bayern	8 721 „	China	11 004 „
Rußland, europ. (ohne Finnland)	58 289 „	Belgien	8 814 „
Brit.-Indien	56 773 „	Chile	8 069 „
Frankreich	51 431 „	Queensland	7 833 „
Kanada	49 549 „	Algier u. Tunis	6 791 „
Österr.-Ungarn	46 159 „	Neu-Südwales	6 651 „
Argentinien	35 904 „	Kapkolonie	6 399 „
Brasilien	26 646 „	Ägypten (mit Sudan)	6 373 „
Mexiko	25 492 „	Viktoria	6 230 „
Italien	18 245 „		

(Archiv f. Eisenbahnwesen, 1919, S. 775.)

Europa.

Neue West-Ost-Durchgangslinien durch Süddeutschland auf Grund des Friedensvertrages? Es machen sich Bestrebungen geltend, auf Grund des Art. 373 des Versailler Friedens die Herstellung neuer Durchgangslinien von Deutschland zu fordern, die in erster Linie eine empfindliche Beeinträchtigung der Schweiz zur Folge haben würden. So hat die Straßburger Handelskammer den Wunsch geäußert, Deutschland möchte den 973 m hohen Kniebis durchstechen, um dadurch Oppenau und Freudenstadt in direkte Verbindung miteinander zu bringen und Straßburg und Paris an Ulm, München und Wien näher heranzubringen. Die Abkürzung gegenüber der bestehenden Verbindung würde 55 km betragen. — Weiter wird die Schaffung einer neuen neutralisierten Linie Paris—Prag gefordert, die über Straßburg, Lauterburg, Roppenheim, Rastatt, Karlsruhe, Heilbronn und weiter entweder über Würzburg, Bamberg, Bayreuth, Eger, Pilsen oder, abgekürzt, über Nürnberg und Weiden nach Pilsen verlaufen soll. Im letzteren Falle müßte ein 50 km langes Bahnstück durch den Böhmerwald neu gebaut werden.

(Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz.)

Eine Elektrisierung der Arlbergbahn ist in Vorbereitung. 25 Millionen Kronen sind hierfür als Notstandskredit ausgeworfen, 50 Millionen sollen außerdem ins nächste Budget eingestellt werden. Wasserkräfte zur Durchführung der Elektrisierung sind reichlich vorhanden; die ehemals gehegten militärischen Bedenken bestehen nicht mehr.

(Verkehrstechn. Woche, 21. VI. 19, S. 174.)

Vertagung des Baues des zweiten Simplontunnels[2]). Der Bau des zweiten Simplontunnels, der bereits 1914 vorübergehend eingestellt war, ist auf bessere Zeiten verschoben worden. Als der 19825 m lange Tunnel, dessen Mittelachse 17 m von der des ersten Simplontunnels entfernt liegt, am 13. Dezember 1912 in Bau genommen wurde, rechnete man mit einer Bauzeit von 4 bis 6 Jahren. Die Kosten waren auf 40 Millionen Francs veranschlagt. Im Juni 1918 war die Mauerung auf der Nordseite vollendet, auf der Südseite wurde jedoch wegen Mangels an Arbeitern der weitere Ausbruch eingestellt und das noch vorhandene Personal am 31. Dezember 1918 entlassen. Es sind noch 1863 m auszubauen. (Schweiz. Bauzeitung.)

Fortschritte der Elektrisierung im schweizerischen Bahnbetrieb[3]). Seit dem 1. Dezember 1918 reicht der elektrische Betrieb vom Lötschberg bis zum Bahnhof Thun einschließlich. Die Eröffnung der Fortsetzung Thun—Bern ist kürzlich erfolgt; desgleichen die Eröffnung von Brig—Visp; Visp—Sitten sollte den elektrischen Betrieb im Sommer eröffnen. Auf der Gotthardbahn wird versucht werden, den elektrischen Betrieb wenigstens im Gotthardtunnel schon im nächsten Winter aufzunehmen. Die Elektrisierung der Strecke Erstfeld—Bellinzona hofft man für den Sommer 1920 fertig zu bekommen; Bellinzona—Chiasso ist angefangen worden. Der Bundesrat hat am 25. April den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Unterstützung von Privatbahnen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes vorgelegt.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenbahn-Verw., 24. V. 19, S. 404).

Eine Verstaatlichung der Schweizer Seetalbahn bei Luzern ist zum 1. Januar 1922 geplant. Das Bahnnetz der in Hochdorf ansässigen Bahngesellschaft ist seit 1910 elektrisiert. (Arch. f. Eisenbahnwesen, 1919, S. 467.)

Der Mont Blanc-Durchstich, der schon kurz vor dem Kriegsausbruch grundsätzlich beschlossen war[4]), lebt wieder auf, zumal da die Mont Cénis-Linie trotz mancher Verbesserungen durchaus unzulänglich bleibt. Der Tunnel würde die Täler von Chamonix und Aosta verbinden und 14300 m Länge erhalten. Die Kosten der zwischen Sallanches und Aosta neu zu bauenden Bahn werden auf 120 Millionen Francs geschätzt. Es kommen zwei Linienführungen zur Abkürzung der Verbindung Paris—Mailand in Betracht, die jetzt 923 km lang ist: über St. Amour—Valléry—Bonneville (844 km) oder über Faucillepaß—Genf (809 km). Die erstere Linie hat die besseren Aussichten. Sie würde Schweizer Gebiet nur auf eine Strecke von 18 km im Genfer Zipfel schneiden und der Simplon-Linie empfindlichen Abbruch tun. Sollte die Schweiz sich sträuben, so will man ihr Gebiet vollständig umgehen. (Jl Sole.)

---

[1]) Vgl. die Aufsätze von Dr. R. Hennig im Januarheft 1912 S. 433: „Die Pflege des Weltverkehrs an den deutschen Hochschulen“, Dr. John Mez im Februarheft 1912 S. 527: „Weltverkehr als wissenschaftliche Disziplin und als Unterrichtsgegenstand“, sowie die Notizen im Jahrgang 1912/13, S. 375 und 551, und Jahrgang 1913/14, S. 263.

[2]) Vgl. Januarheft 1913, S. 458.

[3]) Vgl. auch S. 193 im Juniheft.

[4]) Vgl. Märzheft 1913, S. 551, sowie den Aufsatz Prof. Blums über die Alpenbahnen im Novemberheft 1911.

Die amerikanischen Bahnbauten in Frankreich. Im September 1918 rollten in Frankreich auf 1400 km neuen Bahnen 400 Lokomotiven, 8000 Güterwagen mit 40—50000 Mann Personal. Die Amerikaner haben den dazu gehörigen Grund und Boden, besonders im Departement Doubs, erworben, die Bahnen völlig in eigene Verwaltung genommen und wollen sie auf Grund wahrscheinlich abgeschlossener Kontrakte noch weiter ausbauen. Geplant wird von ihnen z. B. eine Bahn Nantes—Genf. (Chicago Daily Tribune.)

Verkehrsübergabe der belgischen Linie Tongern—Aachen. Die von den Deutschen während der Zeit der Besetzung Belgiens gebaute Linie Tongern—Aachen ist jetzt von den Belgiern dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Linie schafft eine direkte Verbindung von Brüssel über Löwen nach Köln. Sie ist technisch wie in ihrer landschaftlichen Führung ein Meisterwerk und weist neben 4 größeren Tunnels einige großartige Viadukte auf. Der bedeutendste unter ihnen ist die „General Gröner-Brücke“ oberhalb vom Gueultal. Die ursprünglich nur für militärische Zwecke gebaute Bahn wurde 1915 begonnen und war 1917 vollendet. „Die Deutschen haben uns mit dieser Bahn ein prächtiges Geschenk gemacht.“

(François Olyff in „La nation belge“.)

Ablehnung des Öresund-Tunnelprojekts. Der seit mehr als 10 Jahren vielerörterte Plan des Schweden Quistgaard und des Dänen Orth, den Öresund zwischen Kopenhagen und Malmö unter Drogden und Flinträннan sowie unter Ausnutzung der Insel Saltholm zu untertunneln, ist von der schwedischen Eisenbahnverwaltung abgelehnt worden, da ohne einen 9 mal größeren Güter- und einen 14 mal größeren Personenverkehr auf eine ausreichende Verzinsung des Bauwerks nicht zu rechnen sei.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenbahn-Verw., 25. VI. 19, S. 487.)

Finnlands Eisenbahnanschluß ans nördliche Eismeer. Der Bau der Eisenbahn Rovaniemi—Petschenga soll beschleunigt werden. Die Anlage der Eisenbahn, welche früher von den Deutschen unterstützt wurde, wird jetzt von den Engländern befürwortet. (Schiffahrts-Ztg., 8. VII. 19.)

Asien.

Japanisierung der Peking-Kalgan-Bahn. Der einzige Schienenweg, den China in völlig eigener Verwaltung besaß, die Peking—Kalgan-Bahn, die mit ausschließlich chinesischem Kapital erbaut war und den Stolz eines jeden Chinesen bildete, ist in japanische Hände übergegangen.

(Neuer Orient, Bd. V, S. 127.)

Bau einer mandschurischen Bahn mit japanischem Gelde. Zwischen der chinesischen Regierung und japanischen Bankiers wurde ein Abkommen getroffen, in der Mandschurei Eisenbahnen von insgesamt 200 Meilen (englische) zu bauen. Der Bau dieser Linien entspricht einem Teil der Eisenbahnkonzessionen aus dem chinesisch-japanischen Vertrag von 1915. (Sun, 10. VI. 19.)

Neue Bahn in Süd-Korea. Eine Konzession wurde seitens der japanischen Regierung für den Bau einer Schmalspurbahn Masan—Songtshyonli erteilt. Die Linie ist 157 englische Meilen und eine Seitenlinie 46 Meilen lang. Die Spurweite wird 2½ Fuß betragen, die Baukosten werden auf 6 Millionen Yen, die Bauzeit auf 3 Jahre geschätzt.

(Der neue Orient, Bd. V, S. 131.)

Die Eröffnung der Bahn Tandjoeng—Mocara (Java) ist im Juni erfolgt. Palembang hat dadurch eine Verbindung mit den reichen Kohlenfeldern von Boekit-Asem erlangt.

(Vaderland, 13. VI. 19.)

Afrika.

Ein Schnellzugsverkehr Bordeaux—Casablanca besteht seit kurzem. Die drei Tage dauernde Fahrt erfolgt wöchentlich einmal. (Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz.)

Bahnbau und Bahnelektrisierung in Marokko. An der Bahnlinie Tanger—Fez wird in der französischen Zone an drei Stellen gearbeitet. Eine umfassende Bautätigkeit ist noch für dies Jahr zu erwarten. In der spanischen Zone wird noch nicht gearbeitet. Die spanische Regierung hat statt der direkten Linie eine Abzweigung nach Arzila gefordert. In der französischen Zone ist auf eine Elektrisierung der Bahnen zu rechnen. Genügend elektrische Kraft soll zur Verfügung stehen, und die dafür geeigneten Wasserfälle der Innaruen, Sebou und Oumer-Rebia-Flüsse sind bereits untersucht. (Board of Trade Journal, 22. V. 19.)

Neue Eisenbahnen in Tripolis und der Cyrenaica. In letzter Zeit wurde die Bahn Tripolis—Zanzur—Elmaia (ungefähr 9 Meilen westlich von Zanzur) und Zanzur—Mesciasta (3 Meilen südlich von Zanzur) eröffnet. (Board of Trade Journal, 22. V. 19.) — Für weitere Bahnbauten in Tripolis und der Cyrenaica ist eine vierprozentige Anleihe zu 100 Mill. Lire vorgesehen. (Popolo Romano, 15. V. 19.)

Bahnbau im italienischen Somaliland. Durch italienisches Dekret vom 12. September 1918 wurde eine Ausgabe von 18 Millionen Lire bewilligt für den Bau der Strecke Mogadiscio—Bur Hacaba—Baldoa der Eisenbahn von Mogadiscio nach der äthiopischen Grenze. Die begleitende Denkschrift weist darauf hin, daß es bisher im Somaliland an Eisenbahnen völlig fehle. Die Handelswege zwischen dem untern Äthiopien und der Küste von Benadir bedürften dringlich des Ausbaues; andernfalls bestehe die Gefahr, daß die Verkehrsrichtung, zum nicht wieder gutzumachenden Nachteil für die Zukunft und die wirtschaftliche Entwicklung der Kolonie, nach anderen Richtungen abgeleitet werde.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenbahn-Verw., 4. VI. 19, S. 438.)

Amerika.

Bahnbau in Kolumbien. Die Aussicht auf eine Eisenbahnverbindung Calamares—Bogotá scheint sich verwirklichen zu wollen. Eine amerikanische Gesellschaft hat eine Bürgschaft von 200000 Dollar hinterlegt, um die Arbeiten beginnen zu können. Durch diese Eisenbahnverbindung würden zwei der reichsten Gegenden Kolumbiens verbunden.

(Financiero [Madrid], 9. V. 19.)

Das Eisenbahnnetz Brasiliens umfaßt zurzeit 30102 km.

(Financial News.)

Australien.

Die Wirtschaftsaussichten der australischen Ost-West-Überlandbahn. Die transaustralische Bahn läuft durch unerforschtes Gebiet, dessen Entwicklungsmöglichkeiten unbekannt sind. Durch die Bahn wird ein Riesengebiet in West- und Südaustralien erschlossen. Gold wurde in Tarcoola im Jahre 1900 entdeckt, zu einer Zeit, als die nächste Bahn und der nächste Hafen 258 Meilen entfernt waren. Anfang 1915 wurde ein wertvolles Opalfeld im Stuart Range entdeckt, das sich von Norden nach Osten von Tarcoola auf 114 Meilen Bahnlinie erstreckt. Der Regierungsgeologe ist der Ansicht, daß sich dies Gebiet bei gesicherter Wasserversorgung sehr erweitern läßt. In seinem Bericht an die Regierung heißt es: „Die Entdeckung von wertvollem Opal in Stuart Range ist wahrscheinlich der seit vielen Jahren gemachte bedeutendste Mineralfund in Südaustralien.“ — Ferner wurden sehr große Manganerzlager am Westsaum des Salinengrundes (Pernatti Lagoon) 4 Meilen nordöstlich von Woocalla gefunden. Das Erz geht jetzt auf dem Bahnwege von Woocalla nach Port Augusta zur Verschiffung an die Eisen- und Stahlwerke in Newcastle (Neusüdwales). — Hochwertige Schwerspatlager befinden sich ebenfalls in der Gegend von Pernatti Lagoon. Schwerspat ist reichlich vorhanden, doch können genaue Mengen nicht geschätzt werden, solange nicht tiefer geschürft ist. Die Qualität ist gut. Kupfererzlager sind bei Woocalla und in Mont Gunson vorhanden; große Mengen wurden durch die Bahn befördert. Zinnerzlager kommen 230 Meilen von Port Augusta vor, Gipslager in der Nähe von Hesso, 34 Meilen von Port Augusta.

(Board of Trade Journal, 24. IV. 19.)

II. Wasserverkehr.

a) Seeschiffahrt.

Allgemeines.

Amtliche amerikanische Angaben über die Größe der Welthandelsflotte. Am 1. August 1914 betrug der Schiffsraum der Welt 42 441 379 Tonnen. Die Verluste beliefen sich vom 1. August 1914 bis 30. November 1918 auf 15 607 851 Tonnen, woran die Vereinigten Staaten mit 6 v. H., England mit 60 v. H. und die übrigen neutralen und verbündeten Mächte mit 34 v. H. beteiligt waren. Während desselben Zeitraumes wurden 10 849 527 Tonnen gebaut; rechnet man hierzu die 2 392 675 Tonnen feindlichen Schiffsraums, der in den Besitz der Verbandsmächte übergegangen ist, so ergibt sich für die Verbündeten und Neutralen ein Reinverlust von 1 825 649 Tonnen. Die Schiffswerften der Welt bauen zurzeit 600 000 Tonnen monatlich, so daß in der ersten Märzhälfte 1919 der Verlust ausgeglichen war.
(Kansas City Star, 27. IV. 19, nach einem Bericht des vereinsstaatlichen Handelsamtes.)

Der neuste Lloyds Bericht über die Größe der Welthandelsflotte weicht vom vorhergehenden amerikanischen Bericht ab, offenbar weil er eine andere untere Grenze der mitgezählten kleinen Fahrzeuge zieht. Es ist die erste zensurfreie und daher wieder vollkommen glaubhafte Statistik Lloyds. Hiernach stellte sich der Gesamtbestand in Br.-Reg.-T.

	Juli 1914	Juli 1919
Dampfer	45 404 000	47 897 000
Segler	4 050 000	3 020 000
Gesamtsumme	49 454 000	50 917 000

Die mehrfach geäußerte Vermutung, daß die Weltflotte schon größer als bei Kriegsausbruch ist, bestätigt sich also. Lloyds gibt ferner u. a. folgende Zahlen:

	Juli 1914	Juli 1919
England	18 892 000	16 345 000
Ver. Staaten	2 027 000 [5])	9 773 000 [5])

(Financial Times, 6. VIII. 19.)

Die Steigerung des Welthandelsschiffbaus in den letzten Jahren ist aus folgender Tabelle zu ersehen, die alle Schiffe über 100 Tonnen berücksichtigt, allerdings die (nicht bekannt gegebenen) Leistungen der Mittelmächte unberücksichtigt läßt:

Land	1918 Zahl	1918 Bruttotons	1917 Bruttotons	1916 Bruttotons	1913 Bruttotons
Verein. Staaten	929	3 033 030	997 929	504 247	276 448
Großbritannien	301	1 348 210	1 162 986	608 325	1 932 153
Japan [6])	198	489 924	350 141	145 624	64 664
Brit. Kolonien	100	279 814	80 000	37 000	48 332
Niederlande	74	74 026	167 000	144 000	104 296
Italien	15	60 791	38 800	60 472	50 356
Norwegen	31	47 723	47 975	44 902	50 637
Schweden	36	39 583	40 000	40 090	21 000
Dänemark	13	26 150	24 000	37 150	40 932
Spanien	18	17 389	23 000	11 171	7 900
Frankreich	3	13 715	2 000	13 000	176 095
China	9	11 778	10 000	7 862	9 000
Alle Länder zusammen	1 866	5 447 444	2 937 786	1 616 993	2 805 899

(Prometheus, Nr. 1548, Beiblatt, S. 155.)

[5]) In diese Zahlen ist offenbar der Bestand der Flotte auf den großen Seen nicht eingerechnet, der im Juni 1914 schon 2 260 441 Tonnen betrug.

[6]) Nach einer neuesten japanischen Quelle betrug Japans Jahresleistung 1918 189 Schiffe mit 518 687 Br.-T. (Economist, 5. VII. 19.)

Der Aufschwung der amerikanischen und japanischen Handelsflotte (in 1000 Br.-Reg.-T.):

	1900	1905	1910	1914	1918
England	14261	17010	19012	20524	17023
Deutschland	2650	3565	4333	5134	2645
Frankreich	1351	1728	1882	1922	1498
Summe	18262	22303	25227	27580	21166
Ver. Staaten	2053	2649	2762	4330	7956
Japan	575	874	1149	1708	2672
Summe	2628	3523	3911	6038	10628

Der Aufschwung des amerikanischen und japanischen Schiffbaus (Handelsschiffbau in 1000 Br.-Reg.-T.):

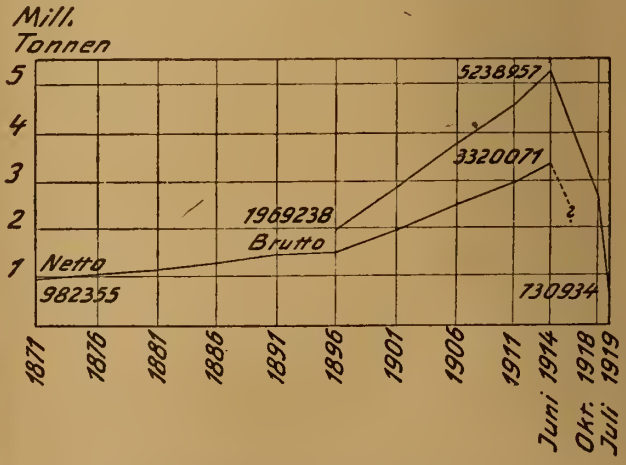
	1902	1906	1910	1914	1918
England	1428	1828	1143	1684	1628
Deutschland	214	318	159	?	?
Frankreich	192	35	80	114	14
Summe	1834	2181	1382	1798	1642
Ver. Staaten	379	441	331	201	3033
Japan	27	42	30	86	519
Summe	406	483	361	287	3552
Weltschiffbau	2503	2920	1958	2394	5447

Europa.

Deutschlands Handelsflotte 1871—1919.

(Dampfer, Segelschiffe und Seeleichter)

	Zahl	Brutto-Reg.-T.	Netto-Reg.-T.
1871	4519	—	982 355
1876	4745	—	1 084 882
1881	4660	—	1 181 525
1886	4135	—	1 282 449
1891	3653	—	1 433 413
1896	3592	1 969 238	1 502 014
1901	3883	2 826 400	1 941 645
1906	4320	3 725 546	2 469 292
1910	4658	4 430 227	2 859 307
1911	4675	4 513 191	2 903 570
1912	4732	4 711 998	3 023 725
1913	4850	4 935 909	3 153 724
1914 (Juni)	4935	5 238 957	3 320 071
1918 (Oktober)		2 645 096	?
1919 (Juli)	3755	730 934	?



Die Entwicklung der deutschen Handelsflotte.

Nach Abgabe der geforderten Schiffe an die Entente verbleiben Deutschland [7]):

1040	Dampfer bis 1000 Tonnen . . .	326 907	Br.-Reg.-T.
2279	Segelschiffe bis 1000 Tonnen . .	166 471	„
330	Seeleichter	101 883	„
98	Dampfer von 1000 bis 1600 Tonnen	124 761	„
8	Segelschiffe	10 912	„
3755		730 934	Br.-Reg.-T.

(Angaben des Statistischen Amts.)

Regelmäßige Auslandslinien nach deutschen Häfen. Nachdem Deutschland aller seiner Ozeanschiffe beraubt worden ist, treffen ausländische Reedereien Anstalten, um den deutschen Handel an sich zu reißen. Die Amerikaner wollen regelmäßige Dampferverbindungen nach Hamburg und Danzig einrichten; auch Engländer, Dänen und Holländer planen neue Schiffslinien nach deutschen Ostseehäfen. (Tägl. Rundschau, 21. VII. 19.) — Eine holländische Reederei kündigt für den Herbst die Errichtung einer Linie Hamburg—Levante an. (Welthandel, 25. VII. 19, S. 7.)

Der niederländische Schiffbau hat sich zwischen 1911 und 1919 stark entwickelt, wie aus der hier folgenden Tafel ersichtlich ist. Am 31. Dezember eines jeden der angegebenen Jahre standen folgende Seehandelsschiffe auf niederländischen Werften oder auf ausländischen für niederländische Rechnung (Br.-Reg.-T.):

Jahr	Inland	Ausland
1911	128 400	127 000
1912	158 050	155 100
1913	172 000	103 600
1914	185 170	74 500
1915	406 045	85 700
1916	442 111	74 100
1917	429 560	36 000
1918	477 850	—

(Schiffbau, 1919, S. 469.)

Wiederaufblühen des Rotterdamer Schiffsverkehrs. Der Schiffahrtsverkehr Rotterdams betrug in den ersten sechs Monaten eines jeden Jahres:

Angekommen:	Schiffe	Netto-T.
1914	5727	6 973 561
1918	482	415 638
1919	2297	2 179 292

(Nieuwe Rotterdamsche Courant, 1. VII. 19.)

Dänemarks Schiffbau. Auf den dänischen Werften befinden sich zurzeit 150 Schiffe von zusammen 190 497 Br.-Reg.-T. im Bau, und zwar 85 Dampfer von 142 480 Br.-Reg.-T., 53 Motorschiffe von 53 692 Br.-Reg.-T. und 12 Segler von zusammen 2325 Tonnen. (Schiffbau 1919, S. 473.)

Englands Handelsschiffbau 1919 hat in den ersten vier Monaten d. J. trotz der Wiederkehr des Friedens einen neuen emfindlichen Rückschlag erlitten, und die Überflügelung durch die Vereinigten Staaten (vgl. oben) tritt immer krasser in die Erscheinung. Vom 1. November 1918 bis 30. April 1919 lieferten die englischen Werften nur 331 620 Br.-Reg.-T., d. h. 40 Prozent derselben Zeit des Vorjahrs (703 125 Br.-Reg.-T.). Die bei stark steigenden Löhnen rasch sinkende Leistung der einzelnen Arbeiter, die verkürzte Arbeitszeit und die großen Streiks der Monate Januar und Februar tragen an diesem äußerst schlechten Ergebnis in gleicher Weise die Schuld.

(Wirtschaftsdienst, 13. VI. 19, S. 459.)

Die finnische Handelsflotte betrug am 31. XII. 18:

1193	Segelschiffe mit	152 545,50	Reg.-T.
763	Dampfer „	85 789,20	„
94	Motorboote „	8052,72	„
3103	Prahme „	284 363,13	„
insges. 5153	Fahrzeuge mit	530 750,55	Reg.-T.

(Hufvudstadsbladet.)

[7]) Die im Juliheft, S. 221, mitgeteilten provisorischen Zahlen bedürfen hiernach einer kleinen Richtigstellung.

Freihäfen in Finnland. Der finnische Handelsminister Vennola äußerte, daß Finnland danach trachten müsse, so bald wie möglich eigene Freihäfen zu schaffen. Die Häfen Helsingfors, Hangö, Abo und Wiborg kommen hierfür in Betracht. (Schiffahrt-Ztg., 19. VII. 19, S. 7.)

Eine Schweizer Handelsflotte in Genua scheint gesichert. Mit der Unterstützung der Stahlwerke und der Werften von Ansaldo wird in Genua eine Aktiengesellschaft mit 100 Millionen L. Kapital gegründet, die den Bau, Ankauf und die Verwaltung einer Handelsflotte für die Verproviantierung der Schweiz auf dem Wege über den Hafen von Genua bezweckt. (Schweiz. Export-Revue, 23. V. 19.)

Neue italienische Dampferlinie Genua—Valparaiso. Die italienische Schiffahrts-Gesellschaft „Transatlantica Italiana“ hat in Gemeinschaft mit der „Società Nazionale di Navigazione“ in der zweiten Hälfte des Juni einen neuen Dienst zwischen Genua und der Küste des Stillen Ozeans aufgenommen. Die Abfahrt von Genua erfolgt einstweilen alle 45 Tage. Es werden die größeren Häfen von Venezuela, Kolumbien, Ecuador, Peru und Chile über den Panamakanal angelaufen. Der Dampferdienst soll in aller Kürze verstärkt werden, und zwar derart, daß monatlich eine Hin- und eine Rückfahrt erfolgt, über Rio de Janeiro, Montevideo, Magelhaensstraße, Valparaiso und zurück durch den Panamakanal. (Sole, 6. VI. 19.)

Bau eines neuen Außenhafens in Ancona. Das italienische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat die Stadt Ancona zum Bau eines Außenhafens für große Schiffe ermächtigt, der 24 Millionen Lire kosten soll.

(Board of Trade Journal, 29. V. 19.)

Asien.

Ein dauernd benutzbarer Hafen auf Nowaja Semlja. Die englische und die amerikanische Regierung unterhandeln mit Admiral Koltschak wegen einer neuen Handelsverbindung mit Sibirien durch das Karische Meer. Im Zusammenhang mit diesem Plan wird an der Westküste von Nowaja Semlja ein neuer Hafen angelegt, der mit Hilfe von Eisbrechern das ganze Jahr hindurch offen gehalten werden soll.

(Jonas Lied in „Nationaltidende, 29. V. 19.)

Hafenbau in Seishin (Korea). Die Bai von Seishin ist eisfrei, ziemlich breit und sehr tief, so daß auch die größten Dampfer hart am Ufer anlegen können. Da der Bau weiterer Wellenbrecher wegen der Tiefe der Bai äußerst kostspielig ist, beabsichtigt man die in der Nähe der Stadt befindlichen Sümpfe auszubaggern und dort einen großen inneren Hafen zu schaffen, Docks zu errichten und Gleise zu legen. Hierdurch würde man mit verhältnismäßig geringen Unkosten, die auf 20—30 Millionen Yen geschätzt werden, die Schwierigkeit eines Hafenbaues in der eigentlichen Bai umgehen. Die Stadt Seishin, die für den internationalen Handel erst seit 1908 in Betracht kommt, ist seitdem ein wichtiger Ladeplatz geworden, dessen jährlicher Umsatz einen Wert von 8 Millionen Yen ausmacht; sie ist der natürliche Ausgangsplatz für den Handel der südöstlichen Mandschurei, der die mit der Bahn ankommenden landwirtschaftlichen und Bergwerksprodukte des Inneren weiterleiten und der Einfuhrhafen japanischer Waren nach Sibirien sein wird. (Der Neue Orient, Bd. V, S. 131.)

Verbesserung der Zufahrt nach Schanghai. Schanghai liegt am Whangpoo, einem Nebenfluß des Jangtse. Die südliche Fahrstraße, die die Dampfer, um den Whangpoo zu erreichen, passieren müssen, wird auf einer Strecke von 30 Meilen durch die Barre „Fairy Flats“ gesperrt, auf der bei Ebbe 16 Fuß, während der Flut 30 Fuß Wasser stehen. Ein Kanal von nicht weniger als 35—40 Fuß Tiefe zu allen Zeiten ist wünschenswert. Wie hieraus ersehen werden kann, hat Schanghai eine schlechte, Tsingtau eine sehr gute Zugangsstraße. Schanghai hat auf Grund des Jangtse und seiner Nebenflüsse einen trefflichen Zugang zu einem Flußnetz, das eine Bevölkerung von einigen 180 Millionen Chinesen

ernährt. Es erscheint daher zweifellos, daß Schanghai, wenn es durch eine tiefe Zugangsstraße in einen Hafen erster Klasse künstlich umgewandelt wird, auf Grund des Umstandes, daß es das Tor zu dem reichen Jangtsetal bildet, die natürlichen Vorteile von Tsingtau in den Schatten stellt und der erste Hafen Chinas im Wettbewerb mit Tsingtau dauernd bleibt. (London and China Telegraph, 19. V. 19.)

Verbesserung der Zufahrt nach Tientsin. Der Hafen von Tientsin liegt einige 40 Meilen oberhalb des Hai-Ho, eines ruhig fließenden, engen, gewundenen Flusses. Ungefähr 10 Meilen von der Mündung ist eine Sandbank, die Taku Bar, an der der durchschnittlich tiefste Wasserstand 14 Fuß ist. Küstendampfer mit einem Durchschnittstiefgang von 12 Fuß 6 Zoll und einer Länge von 260 Fuß verkehren regelmäßig an diesem Hafen. Ein neuer Liegeplatz erlaubt jetzt Schiffslängen bis zu 350 Fuß, aber die ständigen Windungen des Flusses machen die Fahrt für Schiffe von 300 Fuß oder darüber äußerst schwierig. In Tongku (ungefähr 10 Meilen von der Barre) ist ein kleiner, durch die Bahn mit Tientsin verbundener Hafen, der den Vorteil hat, unterhalb der schwierigen Windungen — mit Ausnahme einer einzigen — zu liegen, aber die Barre bildet ein Hindernis, so daß die Schiffslänge zwar größer sein kann, der Tiefgang aber höchstens 14 Fuß betragen darf. Jetzt soll eine Fahrrinne von 15—20 Fuß durch die Barre geschaffen werden, so daß künftig vielleicht Schiffe von 350 Fuß Länge und 20 Fuß Tiefe bis Tientsin fahren können.
(Board of Trade Journal, 29. V. 19.)

Die Größe der japanischen Handelsflotte. Das japanische Verkehrsdepartement gibt bekannt, daß die Handelsmarine aus 2578 Dampfern und 12236 Segelschiffen besteht. Seegehende Dampfer von über 1000 Tonnen gibt es 599 von zusammen 1830006 Br.-Reg.-T., von denen 6 über 10000 Tonnen und 8 zwischen 9000 Tonnen und 10000 Tonnen betragen. (Schiffahrt-Ztg.)

Der japanische Schiffsbau. Es sollen in diesem Jahre 181 Schiffe mit 1185485 Br.-Reg.-T. in Japan gebaut werden, wovon 230000 Tonnen an die Vereinigten Staaten infolge der Übereinkunft des letzten Jahres (Schiffsverkäufe, gegen amerikanische Lieferung von Schiffsbaumaterialien) geliefert werden, und 70000 Tonnen die Schiffe darstellen, die von den Schiffahrtsgesellschaften bestellt wurden. 400000 Tonnen werden von Werften für eigene Rechnung gebaut. Japan besaß 1913 nur 6 große Werften, heute deren 30[8]) mit 98 Hellingen.
(Board of Trade Journal, 22. V. 19 und Weltwirtschafts-Ztg., 1919, S. 655.)

Amerikanisch-japanische Schiffahrt-Gesellschaft. Sämtliche Reedereien und Werften in Harbin U. S. A. haben sich zu einer United American and Japanese Shipping Company vereinigt. Das Kapital beträgt etwa 100 Millionen Yen, der eine Tonnage von insgesamt 800000 Tonnen zur Verfügung steht. (Schiffahrt-Ztg., 17. VII. 19, S. 5.)

Die Eröffnung des neuen Hafens von Soerabaja (Java) ist am 8. April erfolgt. Das erste einlaufende Schiff war ein — japanisches! (Der neue Orient, Bd. V, S. 125.)

Afrika.

Steigerung der Einnahmen der Suezkanalgesellschaft. Die Einkünfte betrugen während der ersten vier Monate d. J. 39750000 Francs (gegen 27150000 Francs i. V.).
(Der neue Orient, Bd. V, S. 189.)

Der Anteil der Nationen am Suezkanalverkehr 1918. Die Angaben im vorigen Heft seien ergänzt durch die Mitteilung, daß i. J. 1918 Gebühren in Höhe von 83222416 Francs eingenommen wurden. Am Verkehr waren beteiligt:

Land	Bruttotonnen	Prozentsatz
England	9 934 644	79,2
Italien	665 852	5,3
Japan	658 410	5,2
Frankreich	574 527	4,6
Griechenland	358 443	2,9
Norwegen	108 101	0,9
Schweden	67 120	0,5
Dänemark	59 169	0,5
Spanien	34 948	0,3
China	30 190	0,2
Portugal	36 014	0,3
Vereinigte Staaten	10 121	0,1
Holland	4 495	0,05
Summa	12 542 034	

(Times, 8. VII. 19.)

— Vom ersten bis zum letzten Kriegsjahr gestaltete sich der Anteil der einzelnen Flaggen folgendermaßen:

Nation	1914		1916		1918	
	Zahl d. Schiffe	Netto-Reg.-Tonnen	Zahl d. Schiffe	Netto-Reg.-Tonnen	Zahl d. Schiffe	Netto-Reg.-Tonnen
England	3078	12 910 278	2388	9 788 190	1862	7 356 371
Japan	64	354 367	27	69 856	162	501 524
Italien	131	369 239	142	438 830	200	476 867
Frankreich	228	799 624	190	773 690	102	380 269
Griechenland	49	138 042	23	54 640	99	272 626
Norwegen	41	96 647	55	166 683	35	82 943
Schweden	35	132 027	31	110 628	16	50 359
Dänemark	42	163 832	37	145 378	13	43 933
Portugal	—	—	—	—	7	27 086
Spanien	26	71 558	22	65 914	11	26 018
China	—	—	—	—	9	22 669
Ver. Staaten	3	2 562	16	34 732	5	7 656
Holland	347	1 389 390	167	643 208	1	3 280
Deutschland	481	2 118 946	—	—	—	—
Österreich-Ungarn	176	631 730	—	—	—	—
Rußland	71	200 423	9	27 414	—	—
Türkei	26	23 289	—	—	—	—
Siam	2	5 050	—	—	—	—
Persien	3	2 491	—	—	—	—
Belgien	—	—	1	2 437	—	—

Ausbau des Hafens von Casablanca. Bei einer Zusammenkunft der Zivil- und Militärbehörden wurde die Anlage eines großen Hafens befürwortet, der 24 ha Raum einnehmen soll. (Der neue Orient, Bd. V, S. 120.)

Eine südafrikanische Handelsflotte? In Südafrika wird ein ausreichender Anteil an den ausgelieferten deutschen Schiffen gefordert, damit das Land seinen Wunsch, eine eigene Handelsflotte zu erhalten, verwirklichen kann.
(Telegraaf, 17. VI. 19.)

Amerika.

Der Schiffsbau in den Vereinigten Staaten 1919 hat, nach einer künstlichen Einschränkung im Winter, seit April seine stürmische Aufwärtsentwicklung wieder aufgenommen. Vom 1. Januar bis 7. Mai wurden 204 Dampfer mit 781908 Br.-Reg.-T. fertiggestellt, davon 165 aus Stahl (New York Times, 13. V. 19); im Mai wurden 137 Schiffe mit 705058 d. w. t. vom Stapel gelassen und 136 Schiffe mit 768025 d. w. t. neu in Dienst gestellt (Deutsche Allgem. Ztg., 10. VI. 19.), im Juni wurden 578583 d. w. t. abgeliefert. Infolge der drohenden Überproduktion ist genehmigt worden, daß Schiffe unter 6000 Tonnen ans Ausland, z. B. nach Italien, verkauft werden, und auch die Werften dürfen jetzt für fremde Rechnung bauen, wovon besonders Norwegen

[8]) Nach „Economist“ vom 5. VII. 19 betrug die Zahl im März d. J. nur noch 22, gegen 43 im Oktober 1918.

Gebrauch macht. Auch die Regierung beginnt ihre Schiffe zu verkaufen. (Financial News, 14. u. 18. VI. 19.)

Neue amerikanische Dampferlinie nach der Levante. Ein gemeinsamer Dienst der Ellerman-, Bucknell- und der Ellerman-Wilson-Linien von New York nach der Levante ist am 26. Juni eröffnet worden. Die Linie heißt American-Mediterranean-Levant-Linie. Es ist geplant, 10000-t-Dampfer monatlich nach dem Piräus, Smyrna, Konstantinopel, Konstanza, Galatz und anderen Orient- und Schwarzmeer-Häfen abzufertigen. (Liverpool Post and Mercury, 12. VI. 19.)

b) Binnenschiffahrt.

Europa.

Ein Neckarmündungs-Kanalprojekt. Neben dem staatlichen Projekt der Neckarkanalisation, das auch in der Strecke Heidelberg—Mannheim den Neckar beibehält, ist ein neues Projekt aufgetaucht: es sieht für die Gewinnung einer Großschiffahrtsstraße die Errichtung eines Kanals vor, der bei Heidelberg vom Neckar abzweigt und mit Neckarwasser gespeist, in ziemlich gerader Richtung oberhalb der Rheinau zum Rheine führt. Der Stadtrat von Mannheim hat gegen dieses Projekt Stellung genommen, dessen Einzelheiten von der Firma Grün & Bilfinger ausgearbeitet sind.
(Der Rhein, 6. VI. 19, S. 144.)

Ein „Großelsässischer Kanal". Nachdem das Elsaß von Frankreich wieder annektiert worden ist, wollen die Franzosen den alten, in seinen Dimensionen gänzlich unzureichenden Rhein-Rhône-Kanal[9]) zu einem für 600, vielleicht gar 1200 Tonnen große Schiffe fahrbaren Großschiffahrtsweg ausbauen, damit ein Großschiffahrtsweg Rotterdam-Marseille zustande kommt.

Bau des Donau-Theiß-Kanals. Der alte Plan eines Kanals Budapest—Dunaharaszt—Alsonemeti—Bugvi—Sari—Adacs—Szabadszallas—Fulecepszallas—Kiskunfelegyhaza—Csongrad ist von der ungarischen Räteregierung angenommen. Von Kisfunkelegyhaza bis Szegedin wird ein Zweigkanal gebaut, der etwa 40 000 Katastraljoch Strom bewässert. Die Kraftzentrale wird 3000 Pferdekräfte Wasserenergie erzeugen. Für den Donau-Theiß-Kanal wird eine Bauzeit von acht bis zehn Jahren in Aussicht genommen. (Pester Lloyd.)

Französische Kanalpläne im Rhône- und Loire-Gebiet. Prof. Hauser von der Universität Dijon forderte in einem in Genf gehaltenen Vortrag, um die Schweiz wirtschaftlich enger an Frankreich zu fesseln, eine Kanalisierung der oberen Rhône und die Erbauung eines Kanals von Roanne nach Givors. Wird die obere Loire schiffbar gemacht, so besteht auch eine Verbindung durch den Loirekanal nach Givors. (Rhein, 6. VI. 19, S. 146.) — Andererseits nahm ein am 1. und 2. Juni in Grenoble abgehaltener Schiffahrtskongreß, unter warmer Befürwortung des Umbaus des Rhein-Rhône-Kanals (siehe oben), eine Resolution an, in der es u. a. hieß: „Der Kongreß ersucht die Regierung und das Parlament, die Schaffung einer Wasserstraße zwischen Seyssel und der Schweizergrenze nur in dem Falle in Betracht zu ziehen, daß sich die Schweiz verpflichtet, in möglichst kurzer Zeit mit Frankreich ein präzises und förmliches Abkommen einzugehen über die Ausnützung des Genferseewassers als Reserve für die Rhône, über die Regulierung der Abflußverhältnisse der Rhône während der jährlich wiederkehrenden Niederwasserperioden." — In der Schweiz hingegen verlangt man neuerdings, daß die Rhône nach dem Muster der deutschen Ströme und der Weichsel internationalisiert werde.
(Schweiz. Verkehrskorrespondenz.)

Verlängerung des Mailänder Großschiffahrtsweges zum Comersee nach Brescia und zur Schweiz. Ein Konsortium von Industriellen aus der Gegend von Mailand, Lecco und Monza hat sich gebildet, um die Verlängerung des vom Po nach Mailand projektierten Kanals bis zum Comersee zu ermöglichen. Dieser Kanal würde von Mailand über Monza nach Lecco geführt, und es würde damit die oberitalienische Schiffahrt bis nach Chiavenna am Fuße des Splügen ausgedehnt. — Auf Anregung landwirtschaftlicher und industrieller Verbände des mittleren Ogliotales hat sich ein weiteres Konsortium gebildet mit dem Ziele, vom Kanal Mailand—Lecco eine Abzweigung zu erbauen gegen Osten, um so einen Wasserweg von Brescia nach Mailand zu erhalten. Dieser Kanal zweigt sich bei Monza ab, geht über Trezzo—Pallazolo—Brescia—Piadene—Mantua. — Ferner hat sich ein Initiativkomitee gebildet, bestehend aus Vertretern der Behörde von Turin, Novara und Mailand, um ein Projekt aufzustellen für einen Kanal, der nicht nur diese drei Städte unter sich miteinander verbindet, sondern auch eine Verbindung mit dem Lago Maggiore und der Schweiz anstrebt.
(Schweiz. Verkehrskorrespondenz.)

Projekt eines neuen Ausfuhrhafens am Wenernsee. Von der Provinzialverwaltung in Skaraborg wird der schwedischen Regierung die Anlage einer etwa 100 ha umfassenden Hafenstadt bei Otterbäcken, dem Endpunkt der Norra Bergslagseisenbahn am Nordostufer des Wenernsees vorgeschlagen. Der Hafen ist erst kürzlich erweitert und mit einem Kran für schwerere Güter versehen worden. Der Ort verspricht als Ausgangspunkt für das industriereiche Hinterland seit der Erweiterung des Trollhättakanals für Hochseedampfer eine Entwicklung zu nehmen, die eine starke Bautätigkeit daselbst voraussehen läßt. (Schiffahrt-Ztg., 15. VII. 19.)

Asien.

Eine Verbesserung der Schiffahrtverhältnisse auf dem Ob und Jenissei ist im Zusammenhang mit dem oben (S. 271) erörterten Plane einer besseren Ausnutzung des Seewegs nach Sibirien von der Omsker Regierung in Aussicht genommen. Bojen und Leuchttonnen sollen in beiden Strömen auf einer Strecke von 2000 englischen Meilen ausgelegt werden. (Nationaltidende, 29. V. 19.)

Die Schiffahrtskanäle von Birma. Die Schiffahrts- und Bewässerungskanäle bestehen aus größeren Werken, die unter der Oberaufsicht der Regierung, und kleineren, die unter der Leitung der Provinzialbehörden stehen. Für die Schiffahrt kommt von den letzteren nur der Pegu-Sittang in Betracht. Der Twantekanal verbindet den Rangunfluß mit dem Irawadidelta; seine Länge beträgt 22 englische Meilen; er besteht in der Hauptsache aus den vertieften und regulierten natürlichen Wasserläufen zwischen den beiden genannten Becken und einem künstlichen Kanal von 300 Fuß Breite und einer Tiefe von 6 Fuß. Die im Jahre 1910 begonnenen Erweiterungsarbeiten verursachten Kosten in Höhe von 2451330 Dollar. Man erwartet, daß der Reingewinn aus dem Kanal eine Verzinsung mit über 8 Prozent erlauben wird. Der Kanal wird hauptsächlich von einheimischen Dschunken zur Beförderung von Reis benutzt, ferner von kleinen Fahrzeugen der Irawadi-Schiffsgesellschaft, die Passagière und Güter nach Rangun und den verschiedenen Plätzen am Delta befördern. — Der Pegu-Sittang-Kanal, der die Flüsse Pegu und Sittang verbindet und mit dem Twantekanal den fortlaufenden Verkehr binnenwärts zwischen Irawadi und Sittang aufrechterhält, ist 38 Meilen lang, bei einer Breite von 30 Fuß und einer Tiefe von $3^1/_2$ Fuß; er wird von Teakholzflößen, Reisfahrzeugen und kleinen Passagierdampfern benutzt. Wegen der hohen Flut im Sittang und der fortwährenden Versandung sind an beiden Enden des Kanals Schleusen angebracht, die 30 Fuß breit und 170 bis 270 Fuß lang sind. — Einem dritten Kanal, dem Sittang-Kyaikto, von einer Länge von 14 Meilen, war kein Erfolg beschieden; die erste Schleuse brach schon nach sechs Monaten Gebrauch zusammen und die Benutzung des Kanals blieb weit hinter den Erwartungen zurück, besonders nachdem die Eisenbahn von Pegu fertiggestellt war.
(Der neue Orient, Bd. V, S. 122.)

[9]) Vgl. den Aufsatz von Dr. Haug über diesen Kanal im Dezemberheft 1912, S. 398 (mit Skizze).

Amerika.

Fluß- und Hafenverbesserungen im Süden der Vereinigten Staaten. 12 Millionen Dollar werden gemäß der American Rivers and Harbour Bill für Fluß- und Hafenverbesserungen in den Südstaaten ausgegeben. In dieser Summe sind 3 Mill. Doll. für den Kauf und die Verbesserung des Delaware- und Chesapeake-Kanals vorgesehen (der die Einfahrt der Chesapeake-Bucht mit den Gewässern des Delaware-Flusses unterhalb Wilmington verbindet). Auch ein Wasserweg vom Mississippi zum Sabine-Fluß (Louis.) ist geplant und zwei andere von Galveston nach Corpus Christi sowie von Pass Cavallo nach Port Lavaca (Texas).
(Board of Trade Journal, 8. V. 19.)

Der Bau des „Industrial Canal“, einer Verbindung des Mississippi in New Orleans mit dem Lake Pontchartrain und dem Norden der Stadt schreitet fort. Man beabsichtigt die Schaffung eines Innenhafens in New Orleans, wo Schiffswerften und andere Industrien errichtet werden können. Die Kosten des Kanals waren ursprünglich auf $3^1/_2$ Millionen Dollar veranschlagt, später entschloß man sich zu Arbeiten auf breiterer Grundlage und erhöhte den Voranschlag auf 6 Mill. Doch mußte auch dieser Betrag verdoppelt werden, infolge der Erhöhungen für Materialkosten und Löhne sowie des Bodenwertes. (Board of Trade Journal, 8. V. 19.)

Der Bau des Maulekanals (Chile) ist weit vorgeschritten. Die Untersuchungen über die 110 km lange Strecke, die den größten Teil der Abzweigungen des Altokanals umfaßt, des einen der beiden großen Arme des Maulekanals, sind abgeschlossen. Diese Kanäle beherrschen die Zone des Colorado, Bramadero, Mariposas, des Picazo, Las Lomas, El Rincón, Carrizalillo, Auquil und Astillero. Von den Kanälen, die vom Seitenkanal Bajo abgehen, ist die Untersuchung des gesamten zwischen dem Flusse Lireay und der Pelareo-Lagune und eines Teils des zwischen Pelareo und der Lagune Las Chilcas gelegenen Bezirks abgeschlossen worden. (Economista [Madrid], 7. VI. 19.)

III. Luftverkehr.

Europa.

Luftverkehr Berlin—Stralsund—Rügen. Nach den Bädern Saßnitz—Binz—Sellin und Göhren auf Rügen ist von Mitte Juni ab eine neue Luftverkehrslinie eingerichtet worden, die bis Stralsund mit Landflugzeugen der Firma Sablatnig Flugzeugbau und von Stralsund nach Rügen mit Seeflugzeugen der Luft-Fahrzeug-Gesellschaft gemeinsam betrieben wird. Die Beförderung erstreckt sich auf Post, Pakete und Passagiere. (Welthandel, 6. VI. 19.)

Englische Luftschifflinien. Am 1. Mai legte die Regierung folgende sieben Luftschifflinien fest: 1. London—Schottland über Doncaster und Newcastle; 2. London—Dublin über Castle Bromwich; 3. London-Manchester über Sheffield und weiter nach Belfast; 4. London—Plymouth; 5. London—Bristol; 6. die Linie nach dem Kontinent von Hounslow aus, und 7. die Linie nach Holland. Am 11. November bestanden in Großbritannien und Irland 337 Luftschiffhallen und Landungsplätze. Von diesen Landungsplätzen sind 117 inzwischen für die Landwirtschaft wieder freigegeben worden, während ungefähr 100 für die staatliche Luftschiffflotte bestimmt sind. Für den nichtmilitärischen Luftschiffahrtverkehr sind demnach noch 120 Luftschiffhallen und Landungsplätze vorhanden.
(Automobilwelt — Flugwelt, 22. VI. 19.)

Neue italienische Luftpostlinien. Die Versuchsabteilung für Luftpostverbindungen ist von der Generaldirektion des italienischen Luftschiffahrtswesens damit betraut worden, neue Luftverbindungslinien Rom—Neapel und Neapel—Foggia—Brindisi zu schaffen. Man plant vier tägliche Kurse, und zwar zwei zur Hinfahrt und zwei zur Rückfahrt.
(Automobilwelt — Flugwelt, 15. VI. 19.)

Flugverbindung Stockholm—Gotenburg. Die schwedische Regierung hat die Genehmigung zur Einrichtung der regelmäßigen Verbindung Gotenburg—Stockholm erteilt.
(Schiffahrt-Ztg., 15. VII. 19.)

Flugpostlinien auf Island. In Island hat sich eine Luftverkehrsgesellschaft gebildet, die einen regelmäßigen Luftgüterverkehr zwischen einzelnen isländischen Städten und nach überseeischen Plätzen zu unterhalten gedenkt. Die Bestrebungen der isländischen Linie gehen in erster Linie darauf aus, die günstigen Bedingungen, die das isländische Festland für das Wasserflugwesen bietet, auszunützen. Zwei Flugzeuge sollen Rundfahrten um die ganze Küste unternehmen. Später sollen mehr Aeroplane angeschafft werden, und es besteht die Absicht, eine Luftverbindung mit Amerika einzurichten. (Aalesunds Avis.)

Afrika.

Luftpost in Südafrika. In Johannesburg ist eine Gesellschaft für den Flugverkehr mit einem Kapital von 100 000 Pfund Sterling gegründet worden. Es sollen Linien eröffnet werden zwischen Johannesburg und Pretoria und zwischen Johannesburg und Pietermaritzburg und Durban.
(Schiffahrt-Ztg., 21. VI. 19, S. 7.)

Amerika.

Luftpost in Chile. Zwischen Valparaiso und Santiago besteht seit einigen Monaten ein regelmäßiger Flugpostdienst. (South American Journal, 17. V. 19.) — Ferner plant man die Verwendung von Flugzeugen zwischen den Salpeterbetrieben und den Häfen. (British Export Gazette, Juniheft.)

IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

Europa.

Der Plan des transatlantischen Kabels Schweden—Amerika, der schon vor 4 Jahren im Kriege im Anschluß an die Übergriffe des englischen Telegraphenzensors erwogen wurde [10]), lebt wieder auf. Er geht anscheinend von den Vereinigten Staaten aus, wo man die völlige Abhängigkeit von den englischen Kabeln neuerdings als schwere Schädigung der eigenen Handelsinteressen kennen gelernt hat. Auch in Schweden findet der Gedanke erneut lebhaften Anklang. (Welthandel, 27. VI. 19, S. 7.)

Eine neue schwedische Funkstation nach System Marconi ist in Björnö an der Küste geplant. Sie soll mit der norwegischen Station Ingö dauernd Verbindung haben und hauptsächlich der Verbreitung von Sturmwarnungen und Eismeldungen an die Schiffahrt dienen.
(Schiffahrt-Ztg., 19. VII. 19, S. 8.)

Drahtlose Telegraphenverbindung Dänemark—England. Mit der englischen Regierung ist ein Abkommen geschlossen worden, das Dänemark drahtlose Verbindung mit England zusichert. Die Verbindung wird von der dänischen Radiostation Lyngby sowie von den englischen Stationen Carnaroon und Stonehaven vermittelt.
(Schiffahrt-Ztg., 17. VII. 19.)

Die Möglichkeit eines Fernsprechverkehrs von England mit der Schweiz und Italien eröffnet sich, wenn der Plan des Kanaltunnels demnächst verwirklicht werden sollte. Bisher vermag England nur mit Hilfe zweier Fernsprechseekabel mit Frankreich zu telephonieren. Werden im Kanaltunnel Telephonfreileitungen nach Pupinschem System in größerer Anzahl angebracht, so wird man künftig billiger, häufiger und über viel größere Entfernungen zwischen England und dem Festland den Telephonverkehr pflegen können. (Annales des Postes, Télégraphes et Teléphones, Dezemberheft 1918, nach einem Vorschlag des Prof. J. A. Fleming.)

---

[10]) Vgl. den Aufsatz im Juniheft 1915, S. 100.

Asien.

5 neue drahtlose Stationen am Karischen Meer will die Regierung des Admirals Koltschak im Anschluß an den oben (S. 271) erörterten Plan, einen Seeweg nach Sibirien einzurichten, bauen. (Nationaltidende, 29. V. 19.)

Die drahtlose Telegraphie in China. Im Verfolg der Bestimmungen des im vergangenen August abgeschlossenen Vertrages über drahtlose Telegraphie zwischen der Marconi-Gesellschaft und der chinesischen Regierung ist ein neuer Vertrag über Gründung der „Chinese National Wireless Company" mit 700 000 Pfund Kapital unterzeichnet worden, wonach jeder der Vertragsschließenden die Hälfte der Summe aufzubringen hat zur Errichtung von Fabriken zur Herstellung und Aufrechterhaltung der schon bestehenden und später in Betrieb zu setzenden drahtlosen Einrichtungen. Das Hauptwerk dürfte in Schanghai, die Nebenwerke in Peking oder Tientsin gebaut werden. (Times, 3. VI. 19.)

Amerika.

Plan eines Kabels von den Vereinigten Staaten nach Brasilien. Verhandlungen sind zwischen der Western Union Telegraph Co. und der englischen Telegraph Co. im Gange über die Legung eines direkten Kabels von den Vereinigten Staaten nach Brasilien und längs der Ostküste von Südamerika; es handelt sich um ein Kabel von 3200 Meilen Länge. Die Verbindung würde von Miami in Florida über Barbados nach Belem in Brasilien gehen. Die Legung soll sechs Monate dauern. (Financial News, 5. VI. 19.)

Ein drittes Pacific-Kabel zur direkten Verbindung zwischen den Vereinigten Staaten und Japan wird geplant. Bisher hat Japan nur über den amerikanischen Kabelstützpunkt Guam (Marianen) Kabelverbindung mit Amerika. (World [New York], 22. V. 19.)

Eine Verbindung der Telegraphenlinien in Mexiko und Britisch Honduras über den Rio Hondo hinweg wird geplant. (Journal télégraphique, 25. VI. 19, S. 95.)

Chronik des Auslanddeutschtums.

Bearbeitet von Dr. Fritz Wertheimer-Stuttgart.

Gewinn und Verlust haben die Jahre des Krieges und die Monate seit Beginn des Waffenstillstandes dem Auslanddeutschtum gebracht, Verlust an materiellen Gütern, an Weltstellung und Weltmacht, Gewinn an innerem Gefühl der Zusammengehörigkeit mit der Muttererde und mit den Inlandsbrüdern, Gewinn auch an politischer und kultureller Betätigungsfreiheit. Wohl sinkt, wenn wir abwägen, die Schale der Verluste unendlich viel tiefer, um so freudiger aber verzeichnen wir deshalb die Gewinnposten.

So hat in Ungarn der Niederbruch des magyarischen Systems dem deutschen Volkstum von über $2^1/_2$ Millionen Seelen einen unerhörten Aufschwung gebracht. Schon unter dem Ministerium Károlyi strebte es aus der Gebundenheit, aus politischer und kultureller Knechtung zur Autonomie empor, und selbst die Rätewirtschaft Bela Kuns hat dem Deutschtum und den Deutschen Kulturmöglichkeiten in Sprache und Schule, Kunst und Literaturbetätigung, ein Aufatmen und eine Betätigungsfreiheit gegeben, wie sie das Königtum und ungarische Magnatentum in Jahrzehnten niemals zugestanden hätten. Während auf dem Gebiete des ehemaligen österreichischen Staates die nun zur Herrschaft gelangten Tschechen und Slowaken in rücksichtsloser Unterdrückung die Rechte der deutschen Minderheiten mißachten, Schulen schließen, Beamte und Lehrer entlassen, Kaufleute boykottieren und sogar vor Mord und Plünderung nicht zurückschrecken, blühen in Ungarn aus den Ruinen des Staatswesens deutsches Leben, deutsche Betätigung und deutsche Lebenskraft. Noch sind die Verhältnisse in den Hälften der ehemaligen Doppelmonarchie nicht gefestigt, noch wird das Deutschtum überall vor Überraschungen nicht sicher sein, aber hier wie dort haben politische Freiheit und politischer Druck Bewegungen erzeugt, die geistig wie wirtschaftlich in starker Regsamkeit sich äußern werden und von denen das Deutschtum sich Erfolge versprechen darf.

Es ist kein Zweifel, daß die Härte des Friedensschlusses, die Gewalt des Machtfriedens die Stimmung in den neutralen Ländern dem Deutschtum gegenüber verbessert hat. Zwar setzt in allen neutralen Staaten, im Norden und im Süden, eine verstärkte französische und englische Kulturpropaganda ein, für die man anscheinend in den langen Kriegsjahren Geldmittel in ausreichendem Maße gesammelt hat, doch haben die Neutralen den Unterschied zwischen Theorie und Praxis allzu deutlich erkannt, als daß sie sich leichthin betören ließen. Selbst aus der Westschweiz wird berichtet, daß die stärksten deutschfeindlichen Bewegungen einigermaßen zur Ruhe gekommen sind, und wenn wir auch darauf nicht allzu fest bauen dürfen, so zeigen doch die über das Maß von Liebenswürdigkeit hinausgehenden Bewegungen zugunsten der Unterbringung deutscher Ferienkinder in Skandinavien und in der Schweiz, daß man die Brutalität des Blockade- und Hungerkrieges in ihren schrecklichen Wirkungen auf Deutschlands Volkskraft erkannt hat. Auch wirtschaftlich braucht man dort Deutschland, deutsche Arbeit und deutsche Waren, weil man es eingesehen hat, daß der Kriegsersatz englischer, französischer oder amerikanischer Herkunft die deutsche Friedensware nicht ersetzen konnte.

Im Osten sind die Verhältnisse nach wie vor verworren. Im Baltikum enthüllt nach dem Diktatfrieden England immer mehr seine Karten. Der lettische Ministerpräsident Ulmanis steht ganz unter der Faust der Verbandsmilitärmissionen, die zunächst den Abzug der reichsdeutschen Truppen erzwungen haben und die auch darauf bestanden, daß Lettland sein deutschen Soldaten gegenüber gegebenes Wort brechen mußte, daß nämlich sie, die gegen den Bolschewismus kämpften, dafür das Recht lettländischer Staatsangehörigkeit und Siedlungsmöglichkeit erhalten sollten. Das deutsche Baltentum, dem namentlich von seiten der Esten schwere Gefahr droht, muß sich zunächst fügen, bleibt aber als kulturelle und wirtschaftliche Macht doch im Lande so stark, daß selbst die Engländer für die Dauer mit ihm werden rechnen müssen. Auch sonst ist man vor Überraschungen in der

politischen Entwicklung dieses nordöstlichen Wetterwinkels durchaus nicht gesichert.

In Polen ist das Deutschtum zunächst unterdrückt, wenn auch, wie z. B. in Ostgalizien, die Polen stellenweise Verständnis für deutsche Kultur zu zeigen scheinen und wenn auch zu erwarten ist, daß das Schulwesen und Genossenschaftswesen in Polen die schwierigen Anfangszeiten eines Staates, der stets unter nationalistischem Überschwang leiden wird, überdauern werden, um schließlich sich wieder zu festigen und einen vom künftigen Völkerbund garantierten Bestand der Minderheitspartei zu haben.

In Rußland sind, solange die Leninsche Regierung am Ruder ist, alle Möglichkeiten kaufmännischer Betätigung ausgeschlossen. Allerdings kämpft ein Heer, das man auf 10000 Mann schätzt und das aus deutschen Kriegsgefangenen besteht, auf Leninscher Seite, und hat es vorläufig wenigstens nicht den Anschein, als ob es der Entente durch ihre Blockade allein gelingen könnte, eine Regierung zu stürzen, der sich nach allen Anzeichen auch die russische Intelligenz und Kaufmannschaft immer mehr zur Verfügung stellt, namentlich, nachdem die ersten kommunistischen Übertreibungen von Lenin selbst revidiert worden sind.

In Frankreich, England und Belgien loht der Haß gegen alles Deutsche immer noch in heller Glut empor. Zwar mischen sich schon Wasserstrahlen ins Feuer. Die Furcht, daß einer der Alliierten dem andern in der Gewinnung des deutschen Absatzgebietes zuvorkommt, trennt die militärisch verbündeten Gegner, und namentlich in Belgien, wo der Haß nicht ohne Grund am stärksten war, rufen die Handelskreise nach einer Wiedereröffnung des deutschen Marktes, damit nicht in den holländischen Häfen dem belgischen Handel eine Konkurrenz entstehe, deren er nie wieder Herr werden könnte. England sucht sich wie seine Kolonien durch ein strenges Einwanderungsgesetz vor deutscher Einwanderung und Betätigung freizuhalten, doch sträubt sich die Regierung gegen alle nationalistischen Hetzen und hat auch gegenüber schärfstem Druck ihren Standpunkt aufrechterhalten, laufende Verträge mit fremdgeborenen englischen Beamten zu lösen, wenn diese Beamten loyal seien. Daß man auf den englischen Außenposten nicht ebenso haßerfüllt gegen alles Deutsche denkt und fühlt, beweisen verschiedene Meldungen aus Übersee, wonach englische Firmen ihre Bereitwilligkeit erklärt haben, mit den Deutschen wieder in Handelsbeziehungen zu treten und unter die Vergangenheit einen Strich zu machen.

In Amerika sind die scharfen Bestimmungen gegen die Deutschen nach Abschluß des Waffenstillstandes erheblich gemildert worden. Allerdings sind deutsche Vermögen und deutsche Rechte, wie der Bericht Palmers erkennen läßt, schonungslos liquidiert und sequestriert worden, doch beginnt sich wenigstens das Deutsch-Amerikanertum jetzt von den Fesseln geistiger und kultureller Bedrückung zu befreien. Überall im Lande werden deutsche Versammlungen abgehalten und eine Hilfsaktion großen Stiles ist im Gange, deren notwendigen Ertrag der Finanzmann Speyer auf 40 Millionen Dollar geschätzt haben soll. Auch die nur schwer kontrollierbaren Meldungen der englischen Presse über die amerikanischen Pläne einer Beschränkung der überseeischen Einwanderung nach Amerika scheinen übertrieben gewesen zu sein. Der Arbeiterführer Gompers hat erklärt, daß er die Zuwanderung von Arbeitern nicht ungern sehen würde, wenn sie nur in Lohn und Lebenshaltung die amerikanische Arbeiterschaft nicht unterböten, und nach neueren Nachrichten über die aus den Vereinigten Staaten einsetzende enorme Abwanderung von Italienern, Slowaken, Litauern, Tschechen usw., die nach fünfjähriger Abschnürung von der Heimat wieder nach ihrem Ursprungsland sich zurücksehnen, wird Amerika — ganz abgesehen von den gewaltigen Summen, die dadurch amerikanischen Sparkassen und Banken entgehen werden — auch vor ein ernstes Arbeiterproblem gestellt, das für die Entwicklung seiner Industrie nicht unwichtig werden wird. Auch in Kanada hob ja die Presse gegenüber starker Gegenagitation hervor, daß ohne die deutschen Arbeiter mancher kulturelle Fortschritt gar nicht denkbar wäre.

In Südamerika wirkt natürlich die Hetze englisch-amerikanischer Zeitungen nach und erzeugt starke Bedenken und Furcht vor der deutschen Einwanderung, auch mehren sich die Anzeichen, daß verschiedene der südamerikanischen Staaten durch ihre politischen und konsularischen Vertretungen in Deutschland und Österreich Einwanderer heranzuziehen suchen, weil sie in der deutschen Einwanderung fleißiger, zäher und arbeitskräftiger Bauernelemente und geistiger Kräfte die Möglichkeit zum schnellen kulturellen und wirtschaftlichen Aufstieg ihrer Staaten erkennen. Jedenfalls hat das Deutschtum in Südamerika allem Anschein nach nur unwesentlich an Ansehen verloren, und es konnte ihm nur nützen, daß der von Engländern und namentlich Amerikanern auf den Markt gebrachte Ersatz deutscher Waren keineswegs die Käufer durch seine Qualität befriedigen konnte.

Ähnlich starken Eindruck mußte es in China machen, wenn in den Läden zu lesen war, daß nach dem Ausbleiben des deutschen Indigos die Kaufleute keine Gewähr für die Haltbarkeit der Färbung mit englischen und amerikanischen Farben mehr übernehmen könnten. In China waren überhaupt die Sympathien von Anfang an auf deutscher Seite, nicht nur weil Deutschland der ehrlichste und uneigennützigste kaufmännische Kontrahent war, sondern weil auch allgemein das politische Gefühl bestand, daß gerade Deutschland territorial und politisch am wenigsten an China interessiert sei. Die Vertreibung der Deutschen aus China war eine englische, keine chinesische Machenschaft und wäre von den Chinesen niemals mit der Kulturlosigkeit durchgeführt worden, wie sie tatsächlich ins Werk gesetzt wurde.

Japan geht vorläufig aus seiner kühlen Zurückhaltung nicht heraus und wartet ab. Überstarke Feindlichkeit für das Deutschtum ist auch von dorther nicht zu befürchten.

Der § 297 des Friedensvertrages hat das Auslanddeutschtum wirtschaftlich vernichtet. Die Kapitalien und Vermögen der Auslanddeutschen werden von den Gegnern eingezogen und auf die Kriegsentschädigung verrechnet. Deutschland wird die Entschädigungspflicht zugesprochen, und es erhält nicht einmal das Recht, gegen betrügerische und unredliche Sequester in den feindlichen Ländern, die deutsches Hab und Gut weit unter dem Werte verschleuderten, von sich aus Klage zu erheben, man vertröstet die Geschädigten nicht etwa auf einen Ersatz, sondern nur auf die Möglichkeit der Belangung dieser Elemente durch ihre heimische Gesetzgebung. Viel ernster ist noch die Tatsache, daß mit dem Friedensschluß die Sequestrierungen und Liquidationen nicht etwa ihr Ende erreicht haben, sondern daß die Alliierten jeden weiteren künftig noch entdeckten oder neuauftauchenden deutschen Besitz einziehen können, wenn nämlich Deutschland ihrer Ansicht nach die Friedensbedingungen nicht erfüllen wird. Diese rechtliche Unsicherheit wird die deutsche Betätigung im Auslande so lange beeinträchtigen, bis Deutschland als gleichberechtigter Faktor in den Völkerbund aufgenommen sein wird. Daß die Gegner den deutschen Besitz, namentlich also die kleinen Vermögen an fahrender Habe, an Möbeln, an Wäsche, an persönlichen Erinnerungen usw. nicht ohne weiteres einziehen werden, sondern daß es in das Belieben jeden einzelnen Staates gestellt ist, wie er hier vorgehen will, eröffnet schwache Hoffnungen. Eine entsprechende Note, die sich mehr an das Herz als an den Verstand der Gegner wendet, ist von der deutschen Regierung in Versailles übergeben worden.

Bücherbesprechungen.

Völkerrechtliche Sicherungen der wirtschaftlichen Verkehrsfreiheiten in Friedenszeiten von Bernhard Harms. (Kriegswirtschaftliche Untersuchungen aus dem Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Herausgegeben von Professor Dr. Bernhard Harms, Heft 17.) Jena 1918. Gustav Fischer. Preis 2,40 Mark.

Im Widerspruch zu den meisten Vertretern der Völkerrechtswissenschaft vertritt der Verfasser die Ansicht, daß nicht nur das Kriegsvölkerrecht, sondern auch das Weltwirtschaftsrecht, d. h. das Völkerrecht, soweit man die Wirtschaftsbeziehungen zwischen den Staaten regelt, als allgemeines Völkerrecht im Kriege zusammengebrochen sei. Der Wirtschaftskrieg läßt sich nach seiner Auffassung nicht im Spiegel des Völkerrechts analysieren, doch soll damit keineswegs behauptet werden, daß Völkerrecht Utopie sei; im Gegenteil wird betont, daß die Weltwirtschaft ein allgemeines Weltwirtschaftsrecht voraussetzt. Er wirft sodann die zur Zeit der Abfassung seiner, aus einem Referat für die Deutsche Gesellschaft für Völkerrecht hervorgegangenen Schrift aktuellen Fragen auf: 1. Begünstigen die allgemeinen und besonderen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse nach Friedensschluß den Wirtschaftskrieg, oder drängen sie trotz aller gegenteiligen Bestrebungen zur Wiederherstellung der allgemeinen Weltverkehrsgesellschaft? 2. Welche Mittel stehen den jetzigen Gegnern der Entente zur Verfügung und welcher völkerrechtlichen Sicherung bedarf es, um den drohenden Wirtschaftskrieg zu verhindern und die frühere Weltverkehrsgesellschaft wiederherzustellen?

Auf Grund eingehender Darlegungen kommt der Verfasser zu dem Schlusse, daß ein Wirtschaftskrieg nur während der Übergangszeit möglich sei und die notwendige Tendenz der Wiederherstellung der allgemeinen internationalen Weltverkehrsgesellschaft sich mit nationalistischen Tendenzen auseinanderzusetzen hat. Eine gerechte Auseinandersetzung sei nur auf dem Boden des Verständigungsfriedens möglich. Damit dieser als ein wirklicher Verständigungsfrieden zustande kommt, müssen nach des Verfassers Ansicht mindestens fünf Erfordernisse erfüllt sein. Dieses Mindestprogramm enthält: 1. Wiederherstellung des Weltpostvereins; 2. Wiederherstellung aller übrigen auf das Verkehrswesen zu Wasser und zu Lande bezüglichen internationalen Verträge, die vor dem Kriege bestanden haben, sowie des früheren internationalen Verkehrsgewohnheitsrechts; 3. vertragliche Anerkennung bestimmter Grundsätze in der Gestaltung und Handhabung des Fremdenrechts; 4. Wiederherstellung der Pariser Konvention zum Schutze des gewerblichen Eigentums und der Berner Konvention zum Schutze von Werken der Literatur und Kunst; 5. grundsätzliche und praktische Anwendung der „Offenen Tür“ im Handelsverkehr. Diese Programmpunkte werden ausführlich begründet und auf ihre Durchführbarkeit hin untersucht.

In ihnen liegt die Gegenwartsbedeutung der Schrift, die auch nach Abschluß des Versailler Machtfriedens vollen Wert besitzt. Dr. Karl Strupp-Frankfurt a. M.

Bericht des Verwalters des fremden Eigentums in Amerika. (Alien Property Custodian Report.) Auslandwirtschaft in Einzeldarstellungen. Herausgegeben vom Auswärtigen Amt. Band I. XII und 411 Seiten. Zu beziehen vom Auswärtigen Amt (A. H.), Wilhelmstraße 67 a. Berlin 1919. Brosch. 10 Mark.

In einem allgemeinen beschreibenden (bei der Bearbeitung durch die Außenhandelsstelle gekürzten) und einem statistischen Teile bringt diese soeben erschienene Übersetzung der deutschen Öffentlichkeit zum ersten Male Authentisches über die Art, wie in den Vereinigten Staaten die Beschlagnahme durchgeführt worden und was mit dem fremden Eigentume, von dem gegen 65 Prozent auf „deutsche Feinde“ entfallen, geschehen ist.

Das I. Kapitel stellt neben reichlicher Verherrlichung der organisatorischen Leistung des Alien Property Custodian und einzelner Hauptgehilfen die allgemeinen Richtlinien seiner Tätigkeit und die Mittel zur Vernichtung des mächtig gewordenen deutschen Einflusses in der Industrie dar. Die nächsten Abschnitte behandeln deren einzelne Zweige (chemische Industrie, Textilindustrie, Pelzindustrie usw.; dem Magnetzünder — Bosch und Eisemann —, der drahtlosen Telegraphie und anderen sind eigene Kapitel gewidmet).

Außer einer bei uns schon vor längerer Zeit bekannt gewordenen „Liste der als Feinde erklärten Deutschen“ bringen wichtige Anlagen Einzelheiten über feindliche Anteile an beschlagnahmten Gesellschaften, zum Verkauf oder bis zum Verkauf unter Verwaltung gestellte Firmen, über beschlagnahmte Wertpapiere (nach Pariwert und Marktwert), liquidierte Versicherungen, beschlagnahmte Patente, über Forderungen von nicht feindlicher Seite an das beschlagnahmte Eigentum und schließlich eine Liste internierter Feinde mit Schätzung des Wertes ihres Eigentums.

A. Morgner-Stuttgart.

„Deutschland schuldig?“ Deutsches Weißbuch über die Verantwortlichkeit der Urheber des Krieges. Herausgegeben mit Genehmigung des Auswärtigen Amtes. Berlin 1919, Carl Heymanns Verlag.

Diese hochwichtige Sammlung von Dokumenten aus der Zeit von 1908—1919 sei auch der Aufmerksamkeit unserer Leser nachdrücklich empfohlen. Die Veröffentlichung, die die Legende von Deutschlands Schuld am Kriege nachdrücklich entkräftet, erscheint gleichzeitig in deutscher, englischer und französischer Ausgabe.

Deutsche Aktienreedereien, Hochseefischereien und Werften 1918. Als Manuskript gedruckt. Sally M. Mainz, Hamburg.

Diese ehedem in Friedensjahren alljährlich erschienene, dankenswerte Übersicht, die seit Kriegsausbruch eingestellt war, gibt in tabellarischer Form einen willkommenen Überblick über den Stand und die letzten Bilanzen aller im Titel genannten deutschen Unternehmungen.

Dr. phil. Otto Lutz, weil. Direktor des Nationalmuseums in Panama: **„Der Panamakanal als politisches und wirtschaftliches Werkzeug der Vereinigten Staaten von Amerika".** Sammlung „Meereskunde", Heft 147. Berlin 1919, Ernst Siegfr. Mittler & Sohn. Preis 1 Mark.

Unser Mitarbeiter Dr. Lutz, aus dessen Feder wir mehrfach wertvolle Aufsätze über den Panamakanal brachten (Jahrg. 1913/14, S. 279 und 295; 1914/15, S. 177), gibt hier auf 39 Seiten eine willkommene Orientierung über den Kanalbau und seine wirtschaftliche Bedeutung in kurzen Umrissen. Die Einteilung ist: 1. Die politische, 2. Die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals, 3. Die Ergebnisse des Panamakanals im Betriebe. Die Mitteilungen über die Verkehrsstatistik des Kanals reichen jedoch nur bis Ende 1916. H.

Dr. J. Remme, Assistent beim deutschen Industrie- und Handelstag: **„Die Vollendung des Mittellandkanals.** Volkswirtschaftliche Untersuchungen über die Linienführung". Herausgegeben vom Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals.

Auf 180 Seiten Text wird das Problem des Mittellandkanals, der ja nach Abschluß des Versailler Friedens unzweifelhaft die wichtigste Aufgabe der deutschen Binnenschiffahrtspolitik geworden ist, nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten von allen Seiten gründlichst beleuchtet. Der Verfasser hält die sogenannte Nord- oder Mittellinie für besser als die Südlinie. Allen Interessenten sei die gründliche und wertvolle Studie, die auch reiche Literaturnachweise enthält, warm empfohlen. H.

Eingegangene Bücher.

Einsendung von Neuerscheinungen über „Weltwirtschaft" und „Auslandkunde" erbeten an Dr. Paul Leutwein, über „Auslanddeutschtum" an Dr. Fritz Wertheimer. Besprechung vorbehalten. Rücksendung findet keinesfalls statt.

Gargas, Dr. Sigismund: „Kriegswirtschaftliche Probleme in Holland". „Globus", Wissenschaftliche Verlagsanstalt, Dresden-Leipzig, 1918. Preis M. 1,80. 81 Seiten.

Günther, Dr. E.: „Progressivsteuer oder Konfiskation." Verlag Puttkammer & Mühlbrecht, Berlin 1919. 68 Seiten.

Hauser, Henri: „Frankreichs Handel und Industrie und die Konkurrenz des Auslandes". Verlag von Gustav Fischer, Jena 1919. Preis M. 3,50. 76 Seiten.

Heinrichsbauer, A., Essen: „Das Bergbaumonopol". „Deutsche Bergwerkszeitung G. m. b. H", Essen a. d. R. 1919. 63 Seiten.

Hennig, Dr. Richard: „Überseeische Telegraphie und auswärtige Politik". Carl Heymanns Verlag, Berlin 1919. 114 Seiten.

Janovsky, Karl: „Die Wollindustrie in der Kriegs- und Übergangs-Wirtschaft". Im Selbstverlage, Reichenberg im Mai 1918. Preis 2 Kr. 23 Seiten.

Janovsky, Karl: „Ein Vorschlag zur Lösung des Bekleidungsproblems während der Übergangszeit". Verlag „Wollen- und Leinenindustrie", Reichenberg (Böhmen) 1919. 23 Seiten.

Konow, Sten: „Über die Bedeutung Indiens für England". Verlag Georg Westermann, Hamburg. Preis M. 6,—. 79 Seiten.

Manes, Prof. Dr. Alfred: „Versicherungs-Staatsbetrieb im Ausland". Verlag Karl Siegismund, Berlin 1919. 128 Seiten.

Martens, A.: „Friedensfragen". Verlag J. C. König & Ebhardt, Hannover. 240 Seiten.

Münsterberg, Dr. Oskar: „Hohe Arbeitslöhne eine wirtschaftliche Notwendigkeit". Verlag Neues Vaterland E. Berger & Co., Berlin W 62. 13 Seiten.

Osteuropa-Institut: „Quellen und Studien, Russisches Wirtschaftsleben". Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin 1919. 266 Seiten.

Poeschel, Hans: „Deutschland muß seine Kolonien wieder haben". Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin 1919. 27 Seiten.

Pohle, L.: „Kapitalismus und Sozialismus". Teubner, Leipzig-Berlin 1919. Preis M. 4,—. 168 Seiten.

„Ratschläge für Auswanderer." Volksverlag für Politik und Verkehr, Stuttgart 1919. 32 Seiten.

Reichskolonialamt: „Die Behandlung der einheimischen Bevölkerung in den kolonialen Besitzungen Deutschlands und Englands". Berlin 1919. 201 Seiten.

Reichskolonialministerium: „Deutsche und französische Eingeborenenbehandlung". Verlag Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin 1919. 107 Seiten.

Sinner, Dr.-Ing. Georg: „Betriebswissenschaften". Selbstverlag des Vereins Deutscher Ingenieure, Berlin NW 7, Sommerstraße 4a, 1919. Preis M. 2,75. 125 Seiten.

Solf, W. H.: „Kolonialpolitik". Mein politisches Vermächtnis. Reimar Hobbing Verlag, Berlin 1919. 99 Seiten.

Stegemann, Dr. Herbert: „Rettet das Saarland!" Berlin 1919, Puttkammer & Mühlbrecht. 39 Seiten.

Steinmann-Bucher: „Völkerfriede?" Den Franzosen zur Warnung. Verlag von Leonhardt Simion Nachf., Berlin 1919. 68 Seiten und: „Sozialisierung?" Verlag von Leonhard Simion Nachf. 1919. 204 Seiten.

Szendrei, Professor Michael: „Englands wirtschaftliche Hegemonie". „Globus", Wissenschaftliche Verlagsanstalt, Dresden und Leipzig 1917. Preis M. 2,50. 120 Seiten.

Tröger, Richard: „Die deutschen Aluminiumwerke und die staatliche Elektrizitätsversorgung." Verein deutscher Ingenieure, Verlagsabt., Berlin 1919. 31 Seiten.

Weiß, Dr. Karl: „Die Betriebsgewinne der Deutschen Versicherungsgesellschaften". Verlag J. Bensheimer, Mannheim-Berlin-Leipzig 1919. 122 Seiten.

Würfel, Dr. phil. Gotthard: „Die Bedeutung der Kohle für die Kriegswirtschaft und für das wirtschaftliche und politische Leben der Kulturvölker". „Globus", Wissenschaftliche Verlagsanstalt, Dresden und Leipzig 1919. Preis M. 1,80. 48 Seiten.

Mitteilung der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft.

Über das Thema „Der Friede und Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft" fand am 4. Juli in der Handelskammer ein Vortragsabend unserer Gesellschaft statt: Der erste Vorsitzende, Wirkl. Geh. Oberfinanzrat Dr. Schwarz, hob angesichts der unerträglichen und unerfüllbaren Kriegsbedingungen hervor, daß kein Grund zum Optimismus, aber auch kein Grund zum verzweifelnden Pessimismus vorliegt. Milderung der Friedensbedingungen kann aus gewissen Paragraphen des Völkerbundes und aus Stellen der letzten Antwortnote der Entente erhofft werden. Unser Daseinswille wird den Vernichtungswillen der Feinde brechen, wenn wir uns ein festes und richtiges Endziel stellen. Ein solches ist weltwirtschaftliche Betätigung im Gegensatz zum geschlossenen Handelsstaat.

Der erste Redner, Hermann Hecht, Vorsitzender des Verbandes deutscher Exporteure, gab einen Überblick über die Zukunft unseres Außenhandels und über das, was not tut für die zukünftige Aufrichtung des Zusammengebrochenen. Auch unsere Gegner müssen aus ihrem Interesse heraus auf eine Besserung unserer Valuta hinarbeiten. Die Planwirtschaft würde unsern Außenhandel vernichten. Die Beziehungen zum Osten und Südosten müssen schleunigst hergestellt werden. Nahrungsmittel ohne Rücksicht auf die Valuta müssen zur Schaffung von Arbeitskraft und Freudigkeit eingeführt werden. Im engsten Zusammenwirken von Ausfuhrhandel und Industrie müssen für die Rohstoffbeschaffung und einen neuartigen Veredelungsverkehr weitere neue Wege gewählt werden. Eine Einschränkung des Kapitals des Arbeitsgeräts für den Außenhandel ist bedenklich. Bedeutsam ist das Inslebentreten eines Völkerbundes, aber eines wirklichen auf Gerechtigkeit und Gleichheit beruhenden Völkerbundes.

Ministerialdirektor im Reichspostministerium Bredow sprach über Deutschlands Stellung im Weltnachrichtenverkehr*).

Generaldirektor Dr. Spiecker ging im Rahmen seines Referats über „Die deutsche Industrie in der Weltwirtschaft" auf das Mitbestimmungsrecht der Angestelltenausschüsse ein und warf das Verlangen nach Ausdehnung auf die Beförderung der Angestellten auf. Das Vertrauensverhältnis zwischen Angestellten und Vorgesetzten wird dadurch gestört. Dabei ist das gegenseitige Vertrauen, wie im Verkehr der einzelnen, so auch im Verkehr der Völker untereinander die wirkungsvollste Macht, die den deutschen Handel in den letzten Jahrzehnten stark gemacht hat, und daher auch die Voraussetzung für einen guten Erfolg in der Zukunft bildet.

Staatsekretär a. D. Dr. August Müller legte die Zusammenhänge der Arbeiterinteressen und Weltwirtschaft dar. Der deutsche Arbeiter war der fleißigste, disziplinierteste, ordnungsliebendste in der ganzen Welt. Sein Sozialismus und sein Internationalismus entsprang geistigen Bedürfnissen. Vor der Wiederholung schrankenloser vertrauensseliger Völkerverbrüderungsbestrebungen bewahren uns die Erfahrungen des Weltkrieges. Aber der gesunde Internationalismus, der den Folgen der immer enger werdenden Verschlingung aller Volkswirtschaften durch die Weltwirtschaft entsprang, wird bei den Arbeitern sicherlich auf Verständnis rechnen. Deutschland könnte nicht weiter bestehen, wenn es vom Weltverkehr, vom Weltgeschäft, von der Weltwirtschaft ausgeschlossen bleibt. Erringen wir nicht einen absolut und relativ stärkeren Anteil an der Weltwirtschaft als vor dem Kriege, dann sind 15—20 Millionen Deutsche zuviel auf unserm Gebiet. Innenpolitisch müssen wir die Landwirtschaft intensiver gestalten, die Produktivität der gewerblichen Arbeit erhöhen, den Ertrag gerecht verteilen. Nur relative Autarkie ist denkbar. Um einer aus Auswanderung, Sterblichkeit, Hungersnot, Bürgerkrieg folgenden Bevölkerungsverminderung entgegenzuarbeiten, müssen wir wieder Teilnehmer an der internationalen Gütererzeugung und Gütervermittlung werden. Das ist nicht schwer, denn der an Sachgütern verarmten Welt wird die deutsche Wirtschaftskraft dringend nötig. Sowie Deutschland ein Glied der Weltwirtschaft ist, dessen Ausschaltung die übrigen Glieder schädigen würde, so ist die deutsche Arbeiterschaft ein Teil der deutschen Nation, der sein Schicksal nicht trennen kann von dem der gesamten Welt. Arbeitsfreude, soziale Gerechtigkeit, Glaube an uns, Selbstvertrauen, Wille zur Rettung aus der Not und damit zur weltwirtschaftlichen Betätigung sind Voraussetzungen erfolgreicher weltwirtschaftlicher Tätigkeit.

Geh. Reg.-Rat Univ.-Professor Dr. Herkner sprach über die territorialen Veränderungen in Europa. Wir verlieren durch die Abtretung des Reichslandes und Luxemburgs die wichtigsten Kalilager, Eisenlager und Eisenindustrie an Frankreich. Trotz dieser Verluste ist ein eigentlicher Erzmangel unserer Industrie wohl nicht zu erwarten. Zufuhren aus Spanien und Schlesien können den Ausfall decken. An Dänemark verlieren wir Gebiete blühender Kultur, doch die Besserung unserer politischen Beziehungen bleibt als Gewinn zu buchen. An Polen verlieren wir Gebiete, die uns besonders Lebensmittel geliefert haben. Der Verlust Oberschlesiens würde gar nicht zu ermessende Nachteile für uns mit sich bringen. Ganz ungewiß ist unsere künftige Beziehung zu Deutschösterreich, daß künftig nur 6 000 000 Einwohner mit der 2 000 000-Stadt Wien als Hauptstadt hat. Die Fremdenindustrie ist besonders in Kärnten und Steiermark entwicklungsfähig. Einfuhr von Eisenerzen von dort wäre zu hoffen. Auch der Holzreichtum Deutschösterreichs ist bedeutsam für uns. Von großem Wert ist das künftige Geschick der Sudetendeutschen. Wenn diese Länder sich an das Deutsche Reich anschließen, würde uns das wertvollste Braunkohlengebiet Mitteleuropas und eine Fülle hochentwickelter Industrien mitsamt den böhmischen Badeorten zufallen.

Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Sering wies in seinem Schlußwort auf die Vernichtung unserer Außenhandelswerte, den Raub der Handelsflotte, der Kolonien, die Herrschaft Englands zur See und sogar über die Ostsee mit Danzig, Memel und Ösel als englischen Flottenstationen hin. England bleibt nach diesem Merkantilkriege gegen seinen stärksten Konkurrenten der Träger der Nahrungsmittelversorgung, des Nachrichtenverkehrs, der Schiffahrt der Welt in fast monopolartiger Weise. Es ist dies eine nie geschehene Machtkonzentration. Alle anderen europäischen Völker einschließlich der Franzosen und Italiener bleiben dem gegenüber bedeutungslos, ihnen wird sozusagen die Bedientenstube im Herrenhaus angewiesen. Furchtbar schwer wird es für uns sein, aus dieser Not herauszukommen. Aber wir können die inneren Hilfskräfte noch zu viel reicherer Entwicklung bringen; müssen uns mehr als bisher dem autarkischen Zustand nähern und können den landwirtschaftlichen Bodenertrag pro Hektar im Laufe der nächsten 20 Jahre verdoppeln. Das angenommene Siedlungsgesetz wird vielleicht eine neue Periode unserer landwirtschaftlichen Betätigung einleiten. Abbaufähige Erzbecken können uns von Frankreich unabhängig machen. Unser künftiger Weg weist uns nach Osten, aber auch nach Westen, zu den Franzosen, wenn sie auf reine Annektionen im Saargebiet und Rheinland verzichten. Ein Block europäischer Völker gegenüber dem angelsächsischen Block würde ein planetarisches Gleichgewicht der Kräfte herstellen, und auf solcher Grundlage wäre vielleicht ein wirklicher Völkerbund möglich. Bei einer englisch-amerikanischen Weltherrschaft dagegen wäre eine Ausbreitung des großen Stumpfsinnes zu befürchten, wie er in den englischen Kolonien und amerikanischen Ländern allgemein herrscht. Wir führten letzten Grundes einen gerechten und heiligen Verteidigungskrieg gegen das englisch-amerikanische Imperium und nahmen ihn für alle Völker der Erde auf. Unsere Arbeiterschaft, einst die tüchtigste und fleißigste der Erde, wird eine Stärkung des Gemeinschaftsgefühls hervorbringen müssen, welche die Klassengegensätze viel wirksamer als anderswo zu überbrücken gestatten würden. Wenn ein brüderliches Empfinden für jeden, der dieselbe Sprache spricht, sich zusammenfindet mit deutschem Stolz auf unsere Geschichte und unsere Errungenschaften der Vorzeit, so würden wir uns wieder zu einem starken und unabhängigen Volk erheben können. Das Vertrauen, daß unsere Arbeiter in erster Linie mit hierfür sorgen werden, ist eine meiner schönsten Hoffnungen.

*) Die Ausführungen sind in diesem Hefte an anderer Stelle enthalten.

Mitteilungen des Deutschen Ausland Instituts Stuttgart.

Auf das **Preisausschreiben** des Instituts (über die Wahlfähigkeit der Auslanddeutschen, die im Besitze einer deutschen Staatsangehörigkeit sind, und zwar auch solcher, die vielleicht auch noch eine zweite Staatsangehörigkeit besitzen, sollten Untersuchungen völkerrechtlicher, wie auch staatsrechtlicher Natur angestellt und auch Vorschläge über die praktische Durchführung, insbesondere über die Aufstellung von Kandidatenlisten und über das Wahlverfahren gemacht werden) sind bis zum Schlußtermin, den 1. Juli,

fünfzehn Arbeiten

eingeliefert worden. Dieses erfreuliche Resultat zeugt von dem großen Interesse, das die gestellte Frage fand. Die Prüfung der Arbeiten ist im Gange. Über ihr Ergebnis wird hier berichtet werden.

Das Deutsche Ausland Institut hat eine **Kartothek sämtlicher Auslanddeutscher** angelegt, die für den künftigen Wiederaufbau deutscher Interessen von hohem Werte werden kann. Die Kartothek enthält nach Ländern und Namen geordnet die früheren und jetzigen Adressen der Auslanddeutschen. Sie kann schon jetzt von den Auslanddeutschen selbst benutzt werden, die Adressen von Bekannten zu erfahren wünschen. Die Kartothek muß aber fortlaufend ausgebaut werden. Wir bitten deshalb alle Auslanddeutschen, sowie die uns befreundeten Vereinigungen der Auslanddeutschen, Fragebogen von unserer Geschäftsstelle Stuttgart, Neues Schloß, Nordflügel, einzufordern, soweit ihnen solche nicht zugegangen sind, oder soweit ihre Zahl nicht ausreichte, und in ihren Sitzungen zur Ausfüllung der Bogen aufzufordern.

Die **Auskunft- und Vermittlungsstelle** des Deutschen Ausland Instituts in Stuttgart will in allen praktischen und wissenschaftlichen Fragen des Zusammenhangs zwischen Auslanddeutschen und dem Mutterlande den Volksgenossen draußen und denen in der Heimat, welche Beziehungen zum Auslande unterhalten oder anzuknüpfen suchen, mit Rat und Tat zur Seite stehen. Überaus dringlich ist die Fürsorge für die zahlreichen aus dem Heeres- oder Hilfsdienste entlassenen, aus den Internierungs- wie aus den Gefangenenlagern zurückgekehrten Auslanddeutschen, deren wertvolle Kräfte für einen raschen Wiederaufbau des Wirtschaftslebens und des Außenhandels nutzbar gemacht werden müssen. Unsere Bemühungen sind darum vornehmlich auf den planmäßigen Ausbau der

Stellenvermittlung

gerichtet. Behörden, Institute, Industrielle, Fabrikanten und Gewerbetreibende, die tüchtige, über langjährige Erfahrungen verfügende kaufmännisch, technisch oder wissenschaftlich vorgebildete Kräfte suchen, sei es für ihre Betriebe selbst oder als Vertreter im Auslande, sollten die Dienste der Vermittlungsstelle vorzugsweise in Anspruch nehmen. Stellungsuchenden Auslanddeutschen wollen wir nach Kräften nützlich sein. So können Beziehungen zwischen deutschen Firmen in der Heimat und deutschen Kaufleuten im Auslande angebahnt werden, die beiden Teilen zum Vorteil gereichen.

Die Auskunfts- und Vermittlungstätigkeit geschieht völlig kostenlos.

Das Deutsche Ausland Institut erteilt kostenlose Auskunft in allen Fragen der **Auswanderung,** und zwar über alle Vorschriften im In- und Auslande, die für Auswanderer wichtig sind, Reise- und Paßverhältnisse, Bedingungen für die Einwanderung in fremden Ländern, Wirtschafts- und klimatische Verhältnisse im Auslande usf.

Klärung des Begriffs „Auslanddeutscher".

Das Deutsche Ausland Institut hat beschlossen, die in Literatur und Praxis sehr umstrittene oder wenig geklärte Frage einer Begriffsbestimmung des Wortes „Auslanddeutscher" eingehender wissenschaftlicher Behandlung zuzuführen. Es hat deshalb an eine Anzahl von Gelehrten, Auslanddeutschen und Vereinigungen, die sich mit den Interessen und dem Schutz der Auslanddeutschen befassen, folgenden Brief gesandt:

Über den Begriff „Auslanddeutscher" herrscht, obschon die Auslanddeutschen gerade durch den Krieg und dessen unglücklichen Ausgang ein bedeutendes Problem unserer inneren wie unserer äußeren Politik geworden sind, noch immer große Unklarheit. Zwar hat sich die Literatur mit der Auslegung des Begriffs wiederholt befaßt, gelegentlich auch die Gesetzgebung zu Zwecken und im Sinne eines bestimmten Gesetzes ihn festgelegt, aber damit hat er nur noch vielseitigere Gestalt angenommen, und zu einer Klärung ist es nicht gekommen.

Wir möchten diese Klärung herbeiführen helfen und gedenken deshalb im Institute eine Bearbeitung der Frage vornehmen zu lassen, die sich mit der Auslegung des Begriffs „Auslanddeutscher" gründlich befaßt und auch die besondere Stellung und rechtliche Behandlung der verschiedenen Personenkreise, die unter den Begriff „Auslanddeutsche" fallen, berücksichtigt.

Um Unterlagen für diese Arbeit zu sammeln, wenden wir uns mit der gegenwärtigen Rundfrage an einen engeren Kreis von Sachverständigen und ersuchen auch Sie ergebenst, im Interesse der Sache zu den nachstehenden Fragen gütigst Stellung zu nehmen:

1. Wie ist der Begriff „Auslanddeutscher" in umfassender Weise zu definieren.
2. Welche verschiedenen Kategorien von „Auslanddeutschen" sind gegenwärtig zu unterscheiden und wie weit lassen sich dieselben mit einem treffenden Ausdruck bezeichnen? Läßt sich der Begriff des „Kulturdeutschen" einheitlich umschreiben?
3. Unter welchen Voraussetzungen wird ein im Reiche sich aufhaltender deutscher Staatsangehöriger als „Auslanddeutscher" bezeichnet, und wie lange behält er diese Qualität?
4. Inwiefern wird durch die auf Grund des Friedensvertrags erfolgende Abtrennung deutschen Gebiets vom Reich der Kreis der Auslanddeutschen erweitert, und welche neuen Kategorien lassen sich hier unterscheiden?
5. Inwieweit kommt dem Begriff „Auslanddeutscher" juristische Bedeutung zu?
6. Welche Konflikte können sich, gerade mit Rücksicht auf die zahlreichen im Reich befindlichen Auslanddeutschen, aus der Tatsache ergeben, daß der Begriff „Auslanddeutscher" nach heutigem Sprachgebrauch sowohl deutsche Staatsangehörige wie Ausländer umfaßt? (Erwünscht ist die Schilderung praktischer Fälle.)

Wir bitten auch alle unsere Leser, die sich für die Frage interessieren, an der Klärung der Frage mitzuarbeiten und uns ihre Stellungnahme und ihre Erfahrungen mitzuteilen, auch wenn sie keine besondere Aufforderung erhalten haben.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilungen „Weltwirtschaft" und „Auslandkunde" Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, und Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für „Auslanddeutschtum" Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart, Neues Schloß; für die Inserate Paul Wolff, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. — Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Berlin W 8.

WELTWIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

UND DEM

DEUTSCHEN AUSLAND INSTITUT STUTTGART

IX. Jahrgang | Oktober 1919 | Nr. 10

Der englisch-deutsche Handelskrieg.

Von E. D. Morel-London*).

„Den deutschen Handel könnten wir nur durch Erdrosselung Dentschlands mittels unserer Flotte „erobern", und nach Wiederkehr normaler Zeiten könnten wir ihn nicht lange behalten. Da Deutschland seinen Welthandel in loyaler Weise durch Wissenschaftlichkeit, Intelligenz, harte Arbeit und Anpassungsfähigkeit errungen hat, so könnten wir unser Verlorenes nur durch Aneignung dieser Vorzüge wiedererlangen und behalten." „The Times."

I.

Nach meiner Überzeugung werden die wesentlichsten der Probleme, die in den kriegführenden Staaten vor dem Kriege auf der Tagesordnung standen und deren gegenseitige Beziehungen berührten, den Weltkrieg überleben, wenigstens in ihren Grundzügen. Alles in allem genommen, ist das jetzige Massenschlachten ein Versuch, diese Fragen durch die blödesten und unentscheidendsten Mittel zu lösen — Mittel, welche unmöglich zu einer Lösung führen können, weil sie das Wachstum der Dinge außer acht lassen, Wachstum aber unzerstörbar ist. Jene früheren wesentlichen internationalen Probleme werden den Staaten auch beim Friedensschluß und nach diesem zu schaffen geben, weil weder der Krieg noch das vorherige veraltete System sie zu erledigen vermag. Vielmehr muß zu ihrer Lösung ein neues System geschaffen werden, und zwar durch die Völker selbst. Seine Grundlage aber heißt: gegenseitiges Verständnis.

Man wird nicht darum herumkommen können: jede einzelne der heute kriegführenden Nationen wird gewissenhaft und anhaltend bemüht sein, das Wesen der vorhandenen Probleme nach zwei Richtungen verstehen zu lernen: einmal, wie sie sie selbst berühren, und dann, welche Wirkungen sie auf die Nachbarländer ausüben. Und der Ausgangspunkt dieses geistigen Vorganges muß ein kraftvolles Erfassen des obersten Grundsatzes im Leben des modernen Staates sein, nämlich der Blick für die gemeinsamen Interessen, die jeden kriegführenden Staat mit seinen Nachbarn verknüpfen. Wird jener Grundsatz klar begriffen, so erkennt man den Krieg in seiner wahren Perspektive, d. h. als eine dem Gemeinwesen durch einen kleinen Teil desselben angetane Schmach, welche eben nur dadurch möglich wird, daß die Gesamtheit die Wahrheit jenes Leitsatzes noch nicht begreift.

Wenden wir das in Rede stehende Prinzip auf die englisch-deutschen Beziehungen an, von deren künftiger Regelung auf Grund gegenseitigen Verständnisses die Verwirklichung des „neuen Europas" abhängt, für das die Völker, wie ihnen ihre Regierungen sagen, jetzt Krieg führen. Und zwar wollen wir es zunächst auf die Handelsbeziehungen anwenden, denn diese sind der sichtbarste Prüfstein der erwähnten gemeinsamen Interessen und zugleich das wertvollste Mittel zur Heilung der durch den Krieg geschlagenen Wunden und erzeugten Verbitterung.

Gewisse bei uns entstandene Vereine für die Festlegung des britischen Hasses gegen die Deutschen sowie die diese Vereine moralisch unterstützende Presse verfolgen ausgesprochenermaßen den Zweck, den deutschen Welthandel zu vernichten, „weil ein Volk vom Handel lebt". Und man möchte den Zerstörungsplan möglichst allumfassend gestalten. Einer Bevölkerung von 70 Millionen soll es künftig untersagt sein, an uns, unsere Kolonien und unsere Kriegsverbündeten Waren zu verkaufen. Viele große Zeitungen und einflußreiche Körperschaften unseres Landes treten allen Ernstes eifrig dafür ein, daß auf den Militärkrieg ein solcher Handelskrieg folge. Der Schlachtenhaß soll einem Geschäftshaß weichen! Welche Kurzsichtigkeit!

Seinem innersten Wesen nach ist ein Handelskrieg eine ebenso große Gewalttätigkeit wie ein Rüstungs- und Militärkrieg, denn erstens führt er oft zu letzterem, zweitens kehrt er sich heftig gegen den Hauptgrundzug der zwischenstaatlichen Beziehungen — die gemeinsamen Interessen der Völker. Unsere Verfechter dieses wirtschaftlichen Feldzuges nach Überwindung eines verheerenden politischen Krieges sind geradezu die gefährlichsten Feinde ihres eigenen Landes. Indem sie die Deutschen verhindern wollen, an uns zu verkaufen, tragen sie unbewußt zur Verarmung des britischen Volkes bei — zu einer Zeit

*) Vorstehender Aufsatz des Sekretärs der „Union of Democratic Control" aus dem Jahre 1918 ist heute noch zeitgemäß. Wir geben ihm um so lieber Raum, als Verfasser inzwischen seine Meinung in keiner Weise geändert hat.
Die Schriftleitung.

(nach dem Kriege), da dieses ohnehin reichlich mit den schlimmsten Kriegsfolgen zu kämpfen haben wird: Arbeitslosigkeit, niedrige Löhne, große Teuerung, Geldentwertung usw. Wenn die Deutschen uns nichts verkaufen können, müssen sie außerstande sein, von uns zu kaufen; das bedeutet also eine Strafe nicht nur für sie, sondern auch für uns. Der angekündigte Bann gegen die deutschen Erzeuger und Verbraucher wäre somit nichts anderes als ein Krieg gegen sehr zahlreiche britische Erzeuger und Verbraucher, vor allem natürlich gegen unsere Arbeiterklasse. Die Beschäftigung all jener britischen Arbeiter, die mittelbar von der Tätigkeit deutscher Arbeiter lebten, würde aufhören. Überdies aber müßten unsere Arbeiter infolge Einschränkung des industriellen Wettbewerbes und der Märkte höhere Preise für ihre Bedürfnisse zahlen.

In Wahrheit bildet schon in normalen Zeiten jede Einschränkung des freien Güterverkehrs eine Beeinträchtigung der Rechte der Gesamtheit zugunsten rein privater Interessen. Nun besitzt aber die überwiegende Mehrheit aller Bevölkerungen ein hohes Interesse an einer vollkommenen Freiheit des Handelsverkehrs. Unter dem Deckmantel der Kriegsleidenschaften eine Zukunft vorbereiten wollen, in der 70 Millionen Mitteleuropäer vom Handel mit ihren Nachbarn ausgeschlossen werden sollen, ist schon an sich ein Verbrechen; diese Absicht ist aber heutzutage ein doppeltes Verbrechen, denn ihre Verwirklichung müßte weitere große Kriege zeitigen. Man rufe sich doch ins Gedächtnis zurück, was Ralph Waldo Emerson vor etwa einem halben Jahrhundert bezüglich der Union schrieb:

„Wir haben es da mit einer gemeinen Volkswirtschaft zu tun, die den Plan faßt, durch Gewalt oder Kriegführung den ausländischen Handelswettbewerb auszuschließen oder durch listige Zolltarife unseren schlechten Waren zum Vorzug zu verhelfen. Nur friedliche Mittel können dauernde Siege bringen. Die ausländische Industrie besiegt man nicht dadurch, daß man sie umbringt, sondern dadurch, daß man bessere Waren erzeugt."

Die „Morning Post" (London) ruft hochmütig aus: „Das britische Reich kann ohne Deutschland bestehen, nicht aber Deutschland ohne uns!" Gemach! Die Handelsstatistik lehrt das Gegenteil: beide Länder sind aufeinander angewiesen.

In unserer ganzen Einfuhrliste nahm Deutschland 1912 den zweiten Rang ein — mit fast 66 Millionen Pfund Sterling, d. h. wir bezogen von Deutschland für um 25 bis 27 Millionen Pfund Sterling mehr als von Frankreich, Rußland oder Indien. In demselben Jahre verkauften wir nach Deutschland für über 40 Millionen Pfund Sterling, was um 10 bis 27 Millionen mehr war als Frankreich, Rußland oder die Vereinigten Staaten uns abnahmen. Deutschland deckte 10,4 Prozent unserer gesamten Einfuhr und bezog mit 8,2 Prozent unserer Ausfuhr eine größere Warenmenge von uns als irgendein anderes Land, Indien ausgenommen. Ist es denkbar, daß ein Versuch zur „Vernichtung" einer derartigen Handelsverbindung ohne sehr schwere Schädigung unserer heimischen Bevölkerung ablaufen könnte?

Von welchem Standpunkt immer man diesem Problem nähertritt, unter allen Umständen muß die deutschfeindliche Handelspolitik der Anti-German League und unserer gelben Presse nicht nur als an sich durchaus irrig, sondern auch als unseren eigenen Interessen zuwiderlaufend betrachtet werden. Diese oberflächlichen Scheinpatrioten, denen sich neuerdings sogar auch unser jetziger Premierminister Lloyd George angeschlossen zu haben scheint, tun so, als ob es nichts Einfacheres gäbe als die Ersetzung der vor dem Kriege aus Deutschland und Österreich bezogenen Güter im Betrage von 70 Millionen Pfund Sterling durch heimische Erzeugung, wobei wir „natürlich nur gewinnen könnten". Aber selbst wenn wir die ganz undenkbare Möglichkeit annehmen, daß wir imstande wären, dieses Wunder zu vollbringen, würden wir damit nichts gewinnen, denn dem Verschwinden der Einfuhr müßte das Aufhören der Ausfuhr folgen. Und da die Boykottierung der Deutschen auch seitens unserer Verbündeten erfolgen soll, würden wir überdies unter der sich hieraus ergebenden Schwächung der Kaufkraft unserer Verbündeten schwer zu leiden haben. Wie keine einzelne Firma einem großen Teil ihrer Geschäftsfreunde ohne eigenen empfindlichen Schaden plötzlich die Verbindung aufsagen kann, so vermag auch kein ganzes Land dies ohne die gleichen Folgen zu tun. Man sollte meinen, daß all diese Wahrheiten eigentlich zu einleuchtend sind, um ausdrücklich betont werden zu brauchen; aber der durch die lange Dauer des Krieges bewirkte Rückgang in der Verbreitung vernünftigen Denkens verursacht leider, daß diese Selbstverständlichkeiten, wie so zahlreiche andere, von so vielen übersehen werden.

Der dem Deutschen Reiche zugedachte Handelsboykott soll fünf Sechstel von Europa (allerdings würde Rußland nunmehr ausscheiden), ganz Afrika und mindestens die Hälfte von Asien umfassen. Und dabei fordern viele unserer „Strafbolde" auch noch, daß das handelsgelähmte Deutschland eine ungeheure Kriegsentschädigung bezahle! Wie sie sich eine solche Möglichkeit vorstellen, ist unerfindlich. Woher nehmen? Doch nur durch Erzeugung und Verkauf von Gütern. Diese einzige Quelle aber will man ja gerade durch Abschneidung des Rohstoffbezuges und des Warenabsatzes verstopfen. O Logik! Dazu kommt, daß man, indem man ein besiegtes Deutschland auch zur Abschaffung seines großen Heeres zwingen möchte, eine Unmasse von „Händen" aus dem Militärdienst in den Dienst des Handels und der Industrie treiben würde; glaubt man wirklich, ihnen die Ausübung dieser Berufe durch einen Boykott unmöglich machen zu können?! Welche Sackgasse, in die meine naiv rachsüchtigen Landsleute sich in ihrer Gedankenlosigkeit verrennen!

Nicht minder widersinnig ist ihr Wunsch, den deutschen Handelswettbewerb durch „Zerstückelung des Deutschen Reiches" loszuwerden. Als ob die annektierten Deutschen aufhören würden und könnten, Handelsgüter hervorzubringen! Punkto

„Konkurrenz“ würde das keinerlei Unterschied machen; wohl aber würden die von ihrem Vaterlande Losgerissenen alle Anstrengungen machen, um eine politische Wiedervereinigung herbeizuführen, und so müßte die britische Arbeiterwelt auf lange hinaus mit einem gewaltigen Friedens-Kriegsbudget belastet bleiben, dem sie sich nur durch Massenauswanderung oder Revolution entziehen könnte.

Noch einen andern Punkt der Haßlitanei muß ich berühren: die Ächtung der deutschen Schiffahrt. Wir sollen deutschen Schiffen weder Reisende noch Güter anvertrauen; und zur sicheren Erdrosselung der deutschen Handelskonkurrenz soll kein deutsches Schiff einen britischen Hafen anlaufen dürfen. Das kann aber in Wirklichkeit sehr wenig helfen, denn die Vereinigten Staaten werden uns in dieser Richtung ganz gewiß nicht folgen, und bekanntlich bildet der nordatlantische Handel den Hauptrückhalt der reichsdeutschen Schiffahrt. Dieser einträglichste Zweig der Reederei hat denn auch nie einer staatlichen Unterstützung bedurft. Der Ausschluß der deutschen Schiffahrt durch uns würde nur eine starke Kräftigung ihrer Handelsverbindung mit Nordamerika zur Folge haben.

Nach allem, was ich vorgebracht habe, kann kein Zweifel daran herrschen, daß die britischen Boykottpläne, wenn sie — was nicht der Fall — durchführbar wären, sich vor allem gegen uns selbst richten würden, namentlich gegen unsere Arbeiterkreise. Dazu kommt, daß Handelsankäufe nicht aus Liebe, sondern aus Bedürfnis zu geschehen pflegen; schon dieser alte internationale Verkehrsgrundsatz allein — und er würde den jetzigen Krieg ebenso überleben, wie er frühere Kriege überlebt hat — müßte jedes künstliche Einschränkungsbestreben vergeblich erscheinen lassen. Den Krieg im Interesse der Beseitigung des deutschen Handelswettbewerbs fortsetzen zu wollen: wäre ein unehrlicher Irrwahn. Die Vernichtung des deutschen Welthandels ist eine Unmöglichkeit, es sei denn, man brächte das ganze deutsche Volk ums Leben! Die deutsche Konkurrenz ist jedoch weit entfernt, uns zu schaden. Je größer die Kaufkraft der Deutschen, desto umfangreichere Geschäfte können wir mit ihnen machen. Die Volksmassen beider Länder sind gegenseitig am Wohl und Wehe des Nachbars interessiert. Schädigt der deutsche Wettbewerb einzelne unserer Fabrikanten oder Industriezweige, so liegt das Heil nicht in der Beseitigung der Konkurrenz, sondern in einer Zunahme unserer Tüchtigkeit. Holen wir doch einfach nach, was wir im Gefühl unseres Vorsprunges und unserer lange unbestritten gebliebenen Überlegenheit sowie der großen merkantilen Unfähigkeit unseres „vornehmen“ diplomatischen Dienstes versäumt haben: Einführung neuer Methoden in den technischen Seiten der Erzeugung; bessere Ausbildung des Personals; gründlichere Bearbeitung der Absatzmärkte; entsprechende Umgestaltung unseres Konsulardienstes usw.

Die Organisationstätigkeit deutscher Arbeiter im Auslande.

(Aus der Geschichte des deutschen Gewerkschaftskartells in Paris.)

Von P. Riebke-Berlin.

Wo fand man vor dem Kriege nicht den wandernden deutschen Arbeiter! Fast alle Länder des Erdballes in Nord und Süd, in Ost und West durchstreifte er. Der Wunsch, andere Länder zu sehen, andere Sitten kennen zu lernen, leitete ihn. Der Ertrag seiner Arbeit gab ihm die Mittel. Er war nicht wählerisch. Er packte zu und wußte sich überall schlecht und recht durchzuschlagen.

Die durch den unglücklichen Ausgang des Krieges geschaffene Lage, die Ächtung des deutschen Volkes, könnte es sehr wohl mit sich bringen, daß auf längere Zeit dieser Wandertrieb der deutschen Jugend ins Ausland unterbunden würde. Das fiele — den übrigen unheilvollen Folgen des verlorenen Krieges gegenüber — sicherlich wenig ins Gewicht, wäre aber in den Wirkungen doch nicht zu unterschätzen. Wohl verstanden, nicht von den dauernd Auswandernden ist hier die Rede, sondern von den Wandernden, die fremde Länder aufsuchen, früher oder später aber mit wertvollen Erfahrungen und Kenntnissen bereichert wieder in die Heimat zurückkehren. Wenn erst einmal einer Generation die Möglichkeit der Wanderung genommen war, so steht zu befürchten, daß die folgenden, der Übung entwöhnt, sie nicht wieder aufnehmen werden, und das wäre in mehr als einer Hinsicht zu bedauern.

Doch nicht über diese Frage soll in den folgenden Zeilen gesprochen werden, sondern über eine Organisation, welche sich deutschsprechende Arbeiter in den Jahren vor dem Kriege in Paris geschaffen hatten: das deutsche Gewerkschaftskartell.

Paris hat von jeher eine große Anziehungskraft auf die wandernde deutsche Jugend ausgeübt. Größer war der Strom der Wandernden wohl nur noch nach Italien, wo man dem deutschen Handwerksburschen in der schönen Jahreszeit auf allen Landstraßen und Wegen bis hinunter nach Neapel und Sizilien begegnen konnte. Hier wie dort und auch anderwärts waren aber die zureisenden Arbeiter nicht auf Rosen gebettet. Die Schwierigkeiten der Sprache, die Unkenntnis der jeweiligen Verhältnisse u. a. m. ließen sie oftmals in recht schwierige Situationen hineingeraten, aus denen sich nicht jeder, ohne Schaden an Leib oder Seele zu nehmen, wieder herauszubringen vermochte. Unter diesen Umständen lag natürlich nichts näher als der Gedanke, daß die schon länger am Orte Weilenden ihre Erfahrungen und Kenntnisse den Neuankommenden zugute kommen lassen sollten, um diesen nach Möglichkeit den Anfang im neuen Tätigkeitsgebiete zu erleichtern. Nichts natürlicher auch, als daß es die organisierten Arbeiter waren, die zuerst die Regelung dieser Dinge tatkräftig in die Hand nahmen.

Für die organisierten Arbeiter war bis zum Jahre 1905 einzig und allein der deutsche sozialdemokratische Leseklub in Paris der Mittelpunkt gewesen, in welchem sich die Zureisenden

zusammenfanden, wo sie auch Rat und im Notfalle auch durch die Tat Unterstützung und Förderung fanden. Immerhin konnte auf die Dauer der Klub, der ja doch in erster Linie ein politischer und Bildungsverein war, den Aufgaben nicht genügen, welche der immer mehr anschwellende Zustrom deutscher Arbeiter nach Paris mit sich brachte. So fanden sich denn unter den Mitgliedern des Klubs zuerst eine Reihe von Metallarbeitern zusammen, die im Jahre 1905 eine selbständige gewerkschaftliche Sektion bildeten, deren Aufgabe es in erster Linie sein sollte, neuankommenden Berufskollegen Rat und Auskunft zu geben, sie der französischen Berufsorganisation zuzuführen. Da sie zumeist der Sprachschwierigkeiten wegen an den Versammlungen derselben nicht teilnehmen, die Fachzeitung auch nicht lesen konnten, so sollten durch Veranstaltung von regelmäßigen Versammlungen, in denen schon länger anwesende Kollegen über alles Wissenswerte Mitteilung machten, Berichte über Lohnbewegungen, Arbeitsaussichten u. dgl. gaben, die Neuzugereisten für das Organisationsleben ihres neuen Aufenthaltsortes interessiert und so verhütet werden, daß sie sich in Unkenntnis der Verhältnisse zu Lohndrückern hergeben könnten. Die beiden maßgebenden Pariser Metallarbeiterorganisationen gestanden der Sektion auch eine offizielle Vertretung in ihrem Verwaltungsausschuß zu, so daß die Sektion durch ihre Delegierten ständig über alle Vorgänge in den französischen Berufsorganisationen auf dem laufenden erhalten werden konnte. Andererseits zog die Sektion auch die Beiträge für diese Organisationen von den deutschsprechenden Mitgliedern ein, was für beide Parteien eine bedeutende Erleichterung darstellte.

Das Beispiel der Metallarbeiter fand schon im folgenden Jahre Nachahmung, indem auch die deutschsprechenden Holzarbeiter sich eine solche Sektion innerhalb ihrer französischen Berufsorganisation schufen. Ihnen folgten noch im gleichen Jahre die Portefeuiller und im Jahre 1907 die Kürschner, Schneider und Schneiderinnen und die Gastwirtsgehilfen. In diesem Jahre tauchte auch zuerst der Gedanke auf, diese einzelnen Sektionen in einer Überorganisation zu vereinigen, damit sie sich gegenseitig stützen und mit vereinten Kräften manches durchführen könnten, was der einzelnen Sektion unmöglich bleiben mußte. Wiederum waren es die Metallarbeiter, die zuerst den Anstoß zu einer solchen Vereinigung gaben und diesbezüglich mit den übrigen Sektionen in Verhandlungen traten. Diese führten bald zum Ziel, so daß mit Anfang des Jahres 1908 das deutsche Gewerkschaftskartell in Paris — so war der Name der neuen Organisation — seine Tätigkeit aufnehmen konnte. Sämtliche oben genannten Sektionen hatten ihren Beitritt erklärt.

Folgende Aufgaben stellte sich das Kartell:

a) Schaffung einer Zentralauskunftsstelle;
b) Einrichtung einer Streikunterstützungskasse (denn bei Arbeitsniederlegungen ihrer französischen Kollegen mußten die deutschen Arbeiter natürlich mitgehen, und die französischen Berufsorganisationen zahlten zumeist keine Unterstützung);
c) Regelung des Logis- und Unterstützungswesens für Zureisende;
d) Förderung der Agitation und Gründung weiterer Sektionen;
e) eventuelle Gründung eines eigenen Heims.

Durch die Wirksamkeit dieses Gewerkschaftskartells sollte den französischen Gewerkschaftsgenossen ein gutes Beispiel praktischer Organisationsarbeit gegeben werden. Mitglied der Sektion bzw. des Kartells konnten nur solche Personen werden, die sich über ihre Zugehörigkeit zu ihrem zuständigen französischen Syndikat auszuweisen vermochten oder gewillt waren, letzterem beizutreten. Politischen Tendenzen und Streitigkeiten gegenüber stellte sich das Kartell auf den Standpunkt der Neutralität.

Im Laufe des ersten Geschäftsjahres traten dann dem Kartell noch die Sattler bei (welche sich mit den Portefeuillern zu einer Sektion der Lederarbeiter vereinigten), und mit Hilfe des Kartells ins Leben gerufen wurden die Sektionen der Fleischer und der Bäcker.

Die dem Kartell gestellten Aufgaben konnten natürlich vorerst nur im bescheidensten Ausmaß zur Verwirklichung gebracht werden. In erster Linie wurde für Zureisende eine Auskunftsstelle eingerichtet, wo ihnen Logis nachgewiesen und Adressen von für sie in Betracht kommenden Arbeitsstellen mitgeteilt wurden. Ferner ließ das Kartell eine Broschüre drucken mit den notwendigsten Angaben über die französische Arbeiterschutzgesetzgebung, die alle Neuankommenden kostenlos ausgehändigt erhielten.

Monatlich einmal fand eine gemeinschaftliche Versammlung aller Kartellmitglieder statt, zu der auch Gäste ungehinderten Zutritt hatten und in welcher allgemein interessierende und belehrende Vorträge gehalten wurden. Den einzelnen Sektionen stellte das Kartell Referenten für ihre besonderen Sektionsversammlungen zur Verfügung. Während der Wintermonate wurden vom Kartell besondere Kurse in der Arbeitsbörse abgehalten, in denen die Sektionsmitglieder bei freiem Eintritt alles Wissenswerte über die französische Arbeiterbewegung erfahren konnten.

Die starke Fluktuation unter den deutschen Arbeitern in Paris brachte es mit sich, daß häufig neugegründete Sektionen nach kürzerem oder längerem Bestand aus Mangel an geeigneten Führern und Leitern wieder eingingen und in den fester begründeten der Mitgliederbestand sehr großen Schwankungen unterworfen war. So entstanden außer den schon genannten Sektionen im Laufe der Jahre bis zum Ausbruch des Krieges noch Sektionen der Handlungsgehilfen, der Schuhmacher, Typographen und der Xylographen. Wirklich dauernden Bestand hatten aber nur die Sektionen der Metall-, der Holz-, der Lederarbeiter, der Schuhmacher und Typographen.

Trotz aller guten Absichten hatte das Kartell auch sehr unter dem Mißtrauen verschiedener französischer Berufsorganisationen zu leiden, während das Verhältnis zu anderen ständig ein durchaus freundliches war. Die Ursache der Mißstimmung

lag vor allem in der Befürchtung, es sollten durch die Tätigkeit der deutschen Sektionen und ihres Kartells innerhalb der französischen Verbände die deutschen gewerkschaftlichen Methoden zur Durchführung gebracht werden. Tatsache war ja, daß die deutschen Arbeiter aus ihren heimischen Organisationen an eine systematische und gut geregelte Organisationstätigkeit gewöhnt waren und diese in den meisten französischen Gewerkschaften schmerzlich vermißten. Diese, die mehr eine revolutionäre Propagandatätigkeit in den Vordergrund stellten und auf Unterstützungseinrichtungen usw. wenig Wert legten, waren im allgemeinen nicht recht leistungsfähig und konnten deswegen auch die wirtschaftlichen Interessen der Arbeiterschaft nicht in dem Maße vertreten, als es die deutschen Arbeiter in ihrer Heimat kennen gelernt hatten. In ihren Sektionen nun suchten sie diesem Mangel, so gut es gehen wollte, abzuhelfen, ließen auch durch ihre Delegierten in den Verwaltungen der französischen Syndikate entsprechende Anträge und Vorschläge vorbringen und nahmen in den Generalversammlungen eine ihren Ansichten entsprechende Stellungnahme ein. Damit handelten sie allerdings nicht im Sinne der revolutionär-syndikalistischen Elemente, und man machte ihnen daher recht schlimme und wirklich ungerechtfertigte Vorwürfe, denn an einen entscheidenden Einfluß der deutschen Sektionen auf die französischen Syndikate war doch in Anbetracht ihrer verhältnismäßig geringen Mitgliederzahl nicht zu denken, wenngleich diese geringere Zahl vielfach durch eine regere Betätigung ausgeglichen wurde, als sie sich im Durchschnitt die französischen Mitglieder angelegen sein ließen. Genährt wurde leider dieses Mißtrauen durch eine Anzahl deutschsprechender Arbeiter selbst, die, gleichfalls syndikalistischen Ideen anhängend, der Tätigkeit des Kartells die größten Schwierigkeiten bereiteten und den französischen Gewerkschaftsmännern immer wieder dessen angeblich antirevolutionäre Betätigung in den krassesten Farben schilderten. Bei dem einsichtigen Teil der französischen Gewerkschaftler konnten diese häßlichen Angriffe allerdings nicht das Vertrauen in die Zuverlässigkeit und den guten Willen der im Kartell vereinigten deutschen Arbeiterkreise erschüttern.

Es würde zu weit führen, an dieser Stelle näher auf die Einzelheiten der Tätigkeit des deutschen Gewerkschaftskartells in Paris während seines fast siebenjährigen Bestehens eingehen zu wollen. Nur auf einige besonders wichtige Angelegenheiten sei hingewiesen.

Eine der größten Schwierigkeiten, welche der deutsche Arbeiter in Paris zu überwinden hatte, war naturgemäß die Verständigung in der Werkstatt mit seinen französischen Arbeitskollegen. Wenngleich es eine ganze Reihe von Fabriken und Werkstätten gab, in denen Deutsche oder Deutschsprechende tätig waren und wo also noch immer die Möglichkeit blieb, sich an seinen schon länger dort tätigen, der deutschen und französischen Sprache mächtigen Mitarbeiter oder Vorgesetzten zu wenden, um eine schwierig gewordene Verständigung zu erzielen, so war dies eben doch nicht überall der Fall, und nicht immer gelang es, die Neuankommenden fürs erste in solchen Betrieben unterzubringen. Dazu kam noch, daß in den Sprachkursen, die im deutschen sozialdemokratischen Leseklub sowie auch in einzelnen Sektionen des Kartells abgehalten wurden, wohl die literarische Sprache gelehrt wurde, aber nicht die vielen, vielen Besonderheiten und Eigenarten der Werkstattsprache berücksichtigt werden konnten. Ebensowenig gaben die im Handel erhältlichen Wörterbücher die große Zahl von Fachausdrücken wieder, die in Werkstatt und Fabrik immer und immer wieder zur Anwendung gelangen. Es sind dies Ausdrücke, die sich auch in den spezialtechnischen Wörterbüchern nur zum geringsten Teil finden, da sie eben lediglich unter den Arbeitern in der Werkstatt gebräuchlich und für sie auch nur verständlich sind. Sie werden so rein gewohnheitsmäßig angewendet, daß für viele dieser Ausdrücke nicht einmal eine einwandfrei feststehende Schreibweise zu ermitteln ist.

Wiederum auf Anregung der Metallarbeiter ging das Kartell daran, für den Gebrauch der neuankommenden Kollegen ein Wörterbuch solcher Werkstattausdrücke und -bezeichnungen herzustellen. Das war aber eine mühsame Arbeit. Zuerst mußten solche Ausdrücke gesammelt, geordnet, ihre Schreibweise festgestellt, eine zweckentsprechende Aussprachebezeichnung gesucht werden. Das nahm lange Zeit in Anspruch. Die Kollegen, welche sich in den einzelnen Sektionen zu dieser Arbeit bereit erklärt hatten, reisten verschiedentlich ab, bevor die Arbeit vollendet werden konnte. Andere übernahmen dieselbe an ihrer Stelle. Sie mußten sich wieder hinein versetzen, fanden ihrerseits auch wohl wieder noch neue Ausdrücke und Bezeichnungen, die eingeordnet werden mußten usw. Viermal wurde das gesammelte Material vollständig umgearbeitet und neugeordnet, bis es endlich den Anforderungen zu genügen schien, die an die Handlichkeit und Zweckmäßigkeit eines solchen Hilfswörterbuches zu stellen waren, das bei kleinstem Umfange alles Nötige enthalten sollte. Darüber waren fast fünf Jahre vergangen. Im Frühjahr 1914 wurde dann das gesamte Material noch einmal durchgesehen in Gemeinschaft mit französischen Kameraden und Fachleuten, die sich für das Unternehmen interessierten, und nun endlich sollte die Drucklegung beginnen. Die Verträge wurden abgeschlossen, und im Juni erhielten wir die ersten Korrekturbogen aus der Druckerei zugesandt, welcher die Ausführung des Auftrages übertragen worden war. Bevor noch die Korrekturen beendet waren, unterbrach der Weltkrieg die Fortsetzung dieses friedlichen und gewiß für eine Verständigung zwischen den französischen und deutschen Arbeitern nützlichen Werkes.

Eine andere wichtige Angelegenheit, welcher das Kartell schon zeitig seine Aufmerksamkeit zuwandte, betraf die Unterstützung erkrankter deutscher Arbeiter und Arbeiterinnen. Bekanntlich bestand in Frankreich keine staatliche Krankenversicherung. Dieselbe wurde nur in Form von Selbsthilfeorganisationen gepflegt, die als zahllose kleine Unterstützungsvereine (Caisses de secours), oftmals zugleich als Sparverein fungierten. Es bedarf keines besonderen Hinweises, welche Zer-

splitterung diese Form der Krankenversicherung mit sich brachte, trotzdem ja auch eine gewisse Zentralisation in verschiedenen Verbänden bestand, denen die einzelnen Unterstützungsvereine — bei weitem jedoch nicht alle — angeschlossen waren.

Daß unter diesen Verhältnissen die Zahl der gegen Krankheit versicherten deutschsprechenden Arbeiter in Paris eine verschwindend geringe war, ist wohl nur zu erklärlich. Da überdies im Gegensatz zu den meisten deutschen Gewerkschaften die französischen Syndikate keine Unterstützungseinrichtungen für erkrankte Mitglieder aufzuweisen hatten, so machte sich dieser Mangel doppelt fühlbar, und mancher deutsche Arbeiter ist deswegen durch Krankheit in Not und Elend geraten. Hier helfend einzugreifen, betrachtete das Gewerkschaftskartell als eine seiner vornehmsten Aufgaben. Die Schwierigkeiten, die es in dieser Sache aber zu überwinden galt, waren außerordentlich groß. In erster Linie bildete die schon erwähnte starke Fluktuation unter den Mitgliedern der einzelnen Sektionen ein sehr erhebliches Hindernis. Selbst wenn man von der Gründung einer besonderen Kasse abgesehen, sich vielmehr einer der bestehenden französischen Krankenunterstützungskassen angeschlossen hätte — was sich übrigens als unmöglich herausstellte —, so wäre eine gewisse Karenzzeit für alle Neueintretenden nicht zu umgehen gewesen. Der Aufenthalt vieler Mitglieder der Sektionen belief sich aber nun vielfach nur auf eine nicht längere Zeitdauer, als für diese Karenzzeit aus rein technischen Gründen unbedingt in Aussicht genommen werden mußte.

Aller Hindernisse ungeachtet ließ es sich der Vorstand des Kartells nicht nehmen, tatkräftig die Gründung einer Krankenunterstützungskasse für die Mitglieder in die Wege zu leiten. Die Kasse konnte natürlich vorläufig nur als fakultative Einrichtung gedacht werden und mußte sich somit in erster Linie auf die dauernd ansässigen oder doch zu voraussichtlich längerem Aufenthalt nach Paris gekommenen Arbeiter stützen. Erst 1911 gelangten die Verhandlungen soweit zum Abschluß, daß die Kasse mit dem 1. Januar 1912 ihre Tätigkeit aufzunehmen vermochte.

Es waren drei Beitrags- und entsprechende Unterstützungsklassen vorgesehen:

I. für männliche und solche weibliche Mitglieder, die einen selbständigen Beruf ausübten;
II. für die Ehefrauen der männlichen Mitglieder,
III. für die Kinder der Eltern, die Mitglieder der Kasse waren.

Die Unterstützungssätze traten nach einer sechsmonatigen Karenzzeit in Wirksamkeit. Fürs erste mußte sich die Kasse auf die Gewährung einer bescheidenen Krankenunterstützung beschränken. An die Gewährung freier ärztlicher Behandlung und von Heilmitteln war vorläufig noch nicht zu denken. Übrigens lagen in dieser Hinsicht auch die Verhältnisse nicht am schlechtesten, weil ja für die minderbemittelten Bevölkerungskreise einmal die Krankenhausbehandlung völlig kostenlos und zum andern für kostenfreie ambulante Behandlung durch die Schaffung verhältnismäßig zahlreicher Polikliniken gesorgt war. So konnte sich der Kassenvorstand damit begnügen, mit einer Reihe deutscher oder doch deutschsprechender Ärzte und Ärztinnen, Zahntechniker und Apotheker Abkommen zu treffen, nach denen den Mitgliedern der Kasse verschiedene besondere Vergünstigungen gewährt wurden. Die schon geschilderten Schwierigkeiten brachten es mit sich, daß die Mitgliederzahl der Kasse sich in sehr mäßigen Grenzen hielt. Am Ende des zweiten Geschäftsjahres zählte sie noch immer erst etwas über hundert Familien und Einzelpersonen als Mitglieder. Dank der vorsichtigen Geschäftsgebarung der Kassenleitung — die übrigens ebenfalls völlig ehrenamtlich geführt wurde wie auch die gesamte Leitung des Kartells und der einzelnen Sektionen — war jedoch die finanzielle Lage der Krankenkasse eine recht günstige zu nennen, und man trug sich mit dem Gedanken, im dritten Geschäftsjahr die Karenzzeit auf drei Monate herabzusetzen, wodurch der Kasse zweifellos eine erhebliche Anzahl der jüngeren Mitglieder in den Sektionen des Kartells gewonnen worden wären. Bevor es aber dazu kam, brach der Krieg aus, und damit war auch dieses mühevolle Werk wieder zerstört, gerade als es fest begründet erschien und sich anschickte, seinen Wirkungskreis zum Besten der deutschen Arbeiter in Paris zu erweitern.

Das Ergebnis siebenjähriger, mühseliger und zäher Kleinarbeit ist mit dem deutschen Gewerkschaftskartell in Paris durch den Ausbruch des Krieges restlos vernichtet worden. Gewiß, die Ziele, die seinen Begründern vorschwebten, sind nur zum kleinsten Teil erreicht worden, aber dieses Wenige war doch schon immerhin etwas, um das oftmals wirklich nicht leichte Los des deutschen Arbeiters in der französischen Hauptstadt zu erleichtern, und, von dem Errichteten ausgehend, wären auch in weiterer emsiger Tätigkeit noch manche der übrigen gesteckten Ziele zu erreichen gewesen. Es sollte nicht sein. Durch die Katastrophe gingen nicht nur das gesamte Archiv des Kartells, sondern auch sein bescheidener Reservefonds sowie auch das Guthaben der Krankenkassse verloren, voraussichtlich unwiederbringlich.

Vielleicht ist in späterer Zeit, wenn erst wieder deutsche Arbeiter sich frei und selbstbewußt überall bewegen können, einem zweiten deutschen Gewerkschaftskartell in Paris ein glücklicheres Schicksal beschieden als dem ersten, von dessen Wirksamkeit die vorstehenden Zeilen ein naturgemäß sehr gedrängtes und deshalb unvollkommenes Bild zu geben versuchten.

Deutsche Geschäftstätigkeit in Südamerika trotz des Krieges.

Von E. Trott-Helge-Misdroy.

Obwohl England und Frankreich für alle Kontinente und Länder ihre schwarzen Listen aufgestellt hatten, obwohl Nordamerika zwar diesem Beispiel nicht folgte, aber doch ein Gesetz erließ, das den Handel mit dem Feinde verbietet, weiß das Pariser Außenhandelsblatt „L'Exportateur

Français“ neuerdings zu berichten, daß die großen deutschen Firmen in Süd- und Mittelamerika ihre Kundschaft weiter bedienen. Nach seinen Ausführungen haben die schwarzen Listen und sonstigen Handelsbeschränkungen nur den kleinen deutschen Handelshäusern beträchtlichen Schaden gebracht. Hingegen meldet man dem Blatte übereinstimmend von den verschiedensten Seiten, daß die großen deutschen Handelshäuser ihre Geschäfte fortsetzen. Zwar fehlen ihnen die Erzeugnisse des eigenen Landes, aber dafür handeln sie mit englischer, amerikanischer und sogar japanischer Ware.

An europäischen Verhältnissen gemessen, sollte man annehmen, daß hiergegen von den alliierten und assoziierten Ländern Einspruch erhoben werden würde, ja, daß man alles täte, um solche Geschäfte zu unterbinden. Das ist hingegen nicht der Fall. Denn das französische Exportblatt erklärt, manche englischen und amerikanischen Ausfuhrhändler kennen diese Tatsachen sehr wohl, kämen nur nicht hinter die versteckten Mittel, weil sie den Dingen nicht auf den Grund gingen, solange sie den Bestimmungen ihrer Länder nicht widersprechen. Diese Behauptung des Pariser Blattes ist sehr anfechtbar, denn jene großen deutschen Handelshäuser standen sämtlich auf den schwarzen Listen. Zudem hatten England und Japan, genau so wie Amerika, Gesetze erlassen, welche den Handel mit dem Feinde verboten. Es kann also gar keine Rede davon sein, daß die Geschäfte der deutschen Kaufleute den Bestimmungen unserer Feinde nicht zuwiderlaufen. Es bleibt also keine andere Erklärung als jene, daß die nordamerikanischen, englischen und japanischen Firmen, die jene von den Deutschen gehandelte Ware liefern, selber froh sind, mit den angesehenen großen Handelsfirmen Geschäfte machen zu können, und daß sie, um sich den Rücken zu decken, nur die Ausrede brauchen, man könne hinter die versteckten Mittel der Deutschen nicht kommen.

Die stärkste Stütze haben die in Süd- und Mittelamerika Geschäfte treibenden Deutschen indessen dadurch, daß die dort arbeitenden Kreditanstalten, welche die Bezahlung der Rechnungen vermitteln, die Dinge fördern. Sie wären sehr wohl in der Lage, die deutschen Geschäfte zu durchkreuzen, wenn sie es wollten. Das gibt der „Exportateur Français“ offen zu, aber „sie ziehen es vor, Schweigen zu bewahren, sei es aus Sympathie, aus Geschäftsinteresse oder aus Gleichgültigkeit“.

Neuerdings sind auch Berichte aus Mittelamerika herübergekommen, welche die Wahrnehmungen des Pariser Außenhandelsblattes durchaus bestätigen. Dort hat man den Deutschen bisher keine oder nur in den seltensten Fällen Schwierigkeiten bereitet, ihren Geschäften nachzugehen. Das hat seinen Grund darin, daß die ansässigen Kaufleute und Plantagenbesitzer in hohem Maße kapitalkräftig sind, und wie überall so auch in Mittelamerika vor dem Kapitalismus so viel Respekt besteht, daß man Distanz hält. Hinzu kommt, daß der Deutsche eben auch im Kriege seine alten reellen Geschäftsprinzipien draußen weiter verfolgt hat. Seine Praxis sticht recht erfreulich von jener des Nordamerikaners ab, der sich bekanntlich in Mittel- und Südamerika mehr oder weniger verhaßt gemacht hat. Es mag zwar sein, daß sich im Auslande — hier sei speziell von Mittel- und Südamerika die Rede — während des Krieges nur das große angesehene Handelshaus deutscher Nationalität zu behaupten vermochte, an dessen tadellosen Grundsätzen und traditioneller Reellität nicht zu rütteln war, während es nicht immer die besten Elemente der nordamerikanischen Kaufmannswelt gewesen sind, die auszogen, um in Mittel- und Südamerika den Monroegedanken auch wirtschaftlich durchzusetzen. Sie haben sich denn auch ehrlich verhaßt gemacht, sei es durch Lieferungen, welche nicht den Mustern entsprachen, sei es durch rüde Zahlungsbedingungen, sei es gar durch den schwindelhaften Trick, die eingetroffene Ware erst auszuliefern, nachdem eine nochmalige Nachzahlung auf die früher festgesetzten Preise erfolgt war.

Nun darf man an dem Charakter des Lateinamerikaners nicht vorbeisehen. Nachträglichkeit und ein gutes Gedächtnis für erwiesene Kränkungen oder gezeigtes Entgegenkommen sind Züge, die bei ihm im kaufmännischen Leben eine große Rolle spielen. Und weil der Nordamerikaner sein Vertrauen vielfach getäuscht hat, neigt er nur allzu leicht zur Verallgemeinerung. Es scheint, daß auch darin der Schlüssel zu suchen ist, warum der Deutsche trotz des Krieges, trotz schwarzer Liste und Handelsverbots drüben noch immer Geschäfte machen kann. Wenigstens soweit Südamerika betroffen wird. Was England anbelangt, so vergißt man den Zwang der schwarzen Liste nicht, und gegen Japan bestehen gewisse Antipathien der Rasse, welche niemals ganz zu überwinden sein werden.

Somit hat der Deutsche in Mittel- und Südamerika auch während der langen Kriegsdauer feste Stützpunkte behalten, die ihm kein noch so rigoroser Friedensvertrag rauben kann, nachdem eine vieljährige Auswirkung der rücksichtslosesten wirtschaftskriegerischen Maßnahmen sie nicht zu zerstören vermochte. Und wir lassen uns diese Grundlage zum Wiederaufbau auch nicht rauben. Wir werden uns weiter dagegen wehren mit allen Mitteln, und werden dabei Hand in Hand gehen mit jenen, denen der Sinn für Gerechtigkeit und Rechtschaffenheit noch nicht abhanden gekommen ist. Der deutsche Kaufmann hat sich draußen bewährt, früher wie während der Kriegzzeit. Er hat sich die Achtung seiner neutralen Geschäftsfreunde zu bewahren vermocht. Die Völker Mittel- und Südamerikas sind selbständig und mündig genug, um gegen die Willkür der Alliierten zu protestieren. Sie sind aber auch gerecht genug, um darüber zu entscheiden, wer ihres Vertrauens würdig ist. Das hat die Fortsetzung der geschäftlichen Beziehungen zu den Deutschen hinreichend bewiesen.

Deutsche in Australien.

Von H. Fehlinger-München.

Eine deutsche Auswanderung nach Australien fand schon seit den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts statt. Damals gingen märkische, pommersche und schlesische Bauern nach Australien, die

unbeugsame Altlutheraner waren und sich durch die Union in der Freiheit ihres kirchlichen Lebens bedroht fühlten. Ausgiebiger war die Zuwanderung auch aus Deutschland erst nach der Entdeckung der australischen Goldfelder in den 50er und 60er Jahren. Außer Leuten, die ihr Glück in der Goldgewinnung suchen wollten, kamen ländliche Ansiedler sowohl aus Altpreußen wie aus Süddeutschland, die sich vorwiegend in Queensland niederließen. R. Höniger[1]) veranschlagt die deutsche Gesamteinwanderung auf 65000 Personen.

Im Jahre 1911, als der australische Staatenbund 4 455 000 Einwohner zählte, befanden sich hierunter (nach den Volkszählungsergebnissen) 32 990 aus dem deutschen Reich eingewanderte Personen, verglichen mit 38 352 zehn Jahre vorher. Die Abnahme betrug 5362 oder 17 Prozent[2]), und sie erklärt sich daraus, daß mit dem Beginne des 20. Jahrhunderts die Einwanderung Deutscher nach Australien ziemlich geringfügig war. Seit 1891 hat dieses Land überhaupt seine Bevölkerungszahl durch Einwanderung nicht mehr bedeutend vermehrt, denn von 1891 bis 1900 machte der Überschuß der Ein- über die Auswanderung bloß 14 715 Personen aus, von 1901 bis 1910 belief er sich auf 30 822 Personen. In den Jahren 1911 und 1912 war die Einwanderung wieder ausgiebiger, aber seit 1914 hat sie wegen des Weltkrieges praktisch ganz aufgehört.

Wie viele Nachkommen von Einwanderern der deutschen Sprache noch mächtig sind, geht aus der amtlichen Statistik nicht hervor, da die Muttersprache nicht erfragt wird. Ebenso ist die Zahl der Einwanderer deutschen Stammes, die aus andern Ländern als dem deutschen Reich kamen, unbekannt. Die Zahl aller am 3. April 1911 in Australien anwesenden Einwanderer aus Österreich und Ungarn war jedoch nur 2774, die Zahl der Schweizer 1736 und die Zahl der Russen 4456. Hönigers Schätzung der Zahl der vor dem Weltkrieg in Australien lebenden Deutschen auf etwa 100 000 Personen ist wohl etwas zu hoch gegriffen. Auf welche Angaben sich seine Verteilung der Gesamtzahl auf die einzelnen Staaten des australischen Bundes stützt, wird leider nicht gesagt. Amtliche Veröffentlichungen geben darüber keinen Aufschluß.

Von den Einwanderern aus dem deutschen Reich lebten im Jahre 1911 in Neu-Südwales 7241, in Victoria 6142, in Queensland 11 979, in Südaustralien 4977, in Westaustralien 2036, in Tasmanien 590, im Nord-Territorium 22 und im Bundesterritorium 3. Von der Gesamtbevölkerung bildeten die deutschen Einwanderer in Queensland 2 Prozent, in Südaustralien 1,2 Prozent, in Victoria 0,5 und in Neu-Südwales 0,4 Prozent. — Etwa zwei Drittel der deutschen Einwanderer in Australien waren männlichen Geschlechts, nämlich (1911) 21 717, wogegen nur 11 273 Personen weiblichen Geschlechts waren. Es ist erklärlich, daß die weiblichen Personen hier noch schwächer vertreten sind als unter den Einwanderern in den Vereinigten Staaten von Amerika, da Australien viel weiter von Europa entfernt ist, womit das mit der Auswanderung verbundene Risiko wächst.

Bemerkenswert ist, daß, von Engländern, Schotten und Irländern abgesehen, die Deutschen unter der eingewanderten Bevölkerung Australiens zahlreicher sind als Angehörige jeder anderen Nation; ihnen zunächst kommen die Chinesen, deren 1911 20 775 gezählt wurden.

Die Mehrzahl der in Australien ansässigen Deutschen sind Arbeiter, doch gibt es besonders in Queensland und Südaustralien auch noch relativ viele deutsche Bauern (Farmer). Einen nennenswerten Anteil am städtischen Bürgertum haben die Deutschen in Adelaide (Südaustralien) und Sydney (Neu-Südwales); dort gibt es auch einige deutsche Vereine und Klubs sowie deutsche Zeitungen. Mit dem deutschen Schulwesen ist es in Südaustralien am besten bestellt, wo deutsch-englisch gemischte Privatschulen in einer Reihe von Orten erhalten werden, während es in Neu-Südwales und Queensland nur wenige Schulen mit deutscher Unterrichtssprache gibt. Die Zerstreuung der Deutschen erschwert Schulgründungen wie den Zusammenhalt im allgemeinen. Den festesten Halt hat deutsches Volkswesen in den ländlichen Siedelungen von Südaustralien und Queensland, wo deutsche Farmer in größerer Zahl beisammenwohnen.

In dem nicht zum australischen Staatenbund gehörigen Neu-Seeland (1,1 Million Einwohner) waren im Jahre 1911 4015 in Deutschland geborene Personen ansässig, verglichen mit 4663 im Jahre 1891. Der Einwanderungsüberschuß war in dieser Kolonie ebenfalls seit zwei Jahrzehnten gering.

[1]) Höniger, Das Deutschtum im Ausland, 2. Aufl., S. 100. Leipzig 1918.

[2]) Official Year Book of the Commonwealth of Australia, 5. Bd., S. 1227.

Der künftige Überseeverkehr Deutschösterreichs und Ungarns.

Von Regierungsrat Alois Seifert-Wien.

Es gibt kein Maß, das ausreichen würde, die Verheerungen auszumessen, die der Krieg den Ländern Mitteleuropas in jeglicher Hinsicht zugefügt hat, und unter diesen Verheerungen werden die wirtschaftlichen Kalamitäten wohl am drückendsten empfunden. Um so allgemeiner und dringender wird aber auch schon jetzt, ehe noch durch den endgültigen Friedensschluß die feste Grundlage für die Konsolidierung aller aus dem Gleichgewicht geratenen Verhältnisse geschaffen ist, die Notwendigkeit erkannt, für das Neuerwachen des Wirtschaftslebens vorzusorgen.

Zu den dringendsten Vorbedingungen hierfür gehört die Wiederbelebung des Verkehrs. Der Krieg hat vielfach eine bedauerliche gegenseitige Abneigung der Völkerschaften teils erst erzeugt, teils auch, wo solche aus verschiedenen Veranlassungen schon früher entstanden war, ihr die Fesseln abgenommen, so daß alsdann, nach dem Aufhören der großen kriegerischen Operationen, erst recht ein Widerstreben gegen die Wiederaufnahme wechselseitigen Verkehrs in die Erscheinung trat. Nichts wäre wünschenswerter, als daß die Neugestaltung der politischen Verhältnisse sich in einer Weise

vollzöge, daß dadurch die Erreger dieser Abneigung gründlich beseitigt würden.

Der Güteraustausch zwischen den verschiedenen Produktions- und Absatzgebieten ist jedoch für alle ein so unabweisbares Bedürfnis, daß dieses sich in keinem Falle für lange Zeit wird zurückdrängen lassen. Wenn also die ersten Anknüpfungsversuche bisher mit außerordentlichen Schwierigkeiten verbunden sind und nur unter höchst ungünstigen Bedingungen durchgesetzt werden können, so darf doch fast mit Naturnotwendigkeit erwartet werden, daß eine nicht zu ferne Zukunft in dieser Hinsicht eine wesentliche Besserung bringen wird. Allerdings wird bis zur wünschenswerten Aufnahme des internationalen Verkehrs in seinem vollen Umfange wohl noch eine ziemlich lange Zeit verfließen und werden die sich vollziehenden politischen Veränderungen nicht verfehlen, dem neuen Verkehr ihre Signatur aufzudrücken.

Ganz besonders werden für die das Territorium der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie einnehmenden Staatengebilde die künftigen Verkehrsverhältnisse von denen vor dem Kriege verschieden sein. Die neuen slawischen Staaten werden sich voraussichtlich bestreben, von den seitherigen abweichende Wege aufzusuchen, und auch für Deutschösterreich und für die den Magyaren verbleibenden Teile Ungarns werden die vor dem Kriege gewohnten Verkehrswege nicht durchgehends die frühere Bedeutung haben können. Dies wird sich vor allem im Überseeverkehr geltend machen.

Der österreichische Staat war bemüht, seinen Überseeverkehr so viel als immer möglich über den Hafenplatz Triest zu leiten, obgleich dessen Lage keineswegs, wie etwa die Lage Hamburgs und anderer Nordseehäfen, durch oro-hydrographische Verhältnisse begünstigt ist. Zu diesem Zwecke wurden im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts mehrere hundert Millionen Kronen für die Herstellung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest und für die Ausgestaltung der Hafenanlagen daselbst vom Staate verausgabt; man gewährte ermäßigte Differentialzölle für die Einfuhr zur See und besonders niedrige Eisenbahntarife von und nach Triest für die aus dem Seeverkehr stammenden und für die dem Seeverkehr zuzuführenden Gütertransporte, und außerdem erhielten die Schiffahrtsunternehmungen reichliche Subventionen. Welchen Einfluß diese Maßnahmen auf den Verkehr ausübten, dürfte in einem Beispiele aus der hier beigefügten, nach den statistischen Aufzeichnungen der Triester Handels- und Gewerbekammer unter Nachweisung der den einzelnen Handelsflaggen zugefallenen Verkehrsanteile aufgestellten Übersicht des Kaffeeimportes der Jahre 1900, 1910 und 1913 (Zoll normal 95 Kronen, bei Einfuhr zur See 88 Kronen für den Meterzentner) entnommen werden können — wie nämlich zwischen 1900 und 1910 die deutsche Flagge wachsende Mengen, wohl aus deutschen Stapellagern, auf dem Seewege über Triest heranführte, dann aber die österreichische und ungarische Marine den Erfolg hatte, die ausschlaggebenden Quantitäten selbst aus Amerika herüberzuholen. — In ähnlicher Weise hat auch der ungarische Staat nichts unterlassen, seinen Hafen Fiume zu einer hervorragenden Stellung im Weltverkehr emporzuheben.

In der Zukunft wird der Überseeverkehr Deutschösterreichs und Ungarns nur einen Bruchteil des Überseeverkehrs der früheren Monarchie umfassen. Aber es werden immerhin noch sehr beachtenswerte Gütermengen in Frage kommen. Neben dem nur aus dem Überseeverkehr zu deckenden Bedarf an Kolonialwaren, Gewürzen, gewissen Südfrüchten (Bananen, Kokosnüssen u. a.) und Tabak wird mutmaßlich auch die Einfuhr von überseeischem Getreide, Fleisch, Speck und Fischen an Bedeutung gewinnen; die Landwirtschaft wird Phosphate, landwirtschaftliche Maschinen u. dgl. m. benötigen; besonders wichtig aber wird die Zufuhr von Rohmaterialien und Hilfsstoffen für die Industrien sein, deren Entwicklung für Deutschösterreich und auch für Ungarn Lebensfrage ist. Es werden neben anderen Gegenständen vorwiegend Häute und Felle, Federn, Fischtran, Talg, Palmöl, Kokosnußöl, Degras; Leinsaat und andere Ölsaaten; Nutzhölzer; Drechsler- und Schnitzstoffe, wie Steinnüsse, Hörner, Muschelschalen u. a.; Rinden und Gerbstoffe, Harze usw.; Baumwolle, Hanf, Jute, Schafwolle; Kautschuk und Guttapercha; Leder; Zinn, Kupfer, Nickel und viele andere Stoffe gebraucht werden. Als Ausfuhrgegenstände werden hervorzuheben sein: Wein, Mineralwässer; Holz; Magnesit; Asbest, Talk und andere Mineralien; Eichen- und Fichtenholzextrakte; Garne, Gewebe usw. aus Baumwolle, Leinen und Jute, Stricke und Bindfaden, Kammgarne, Wollgarne und -gewebe; Filze, Seiden- und Halbseidenwaren, Konfektionswaren, Bürstenbinder-, Siebmacher- und Flechtwaren, Papier und Papierwaren, Kautschukwaren, Lederwaren, Kürschnerwaren; Möbel, Möbelteile und sonstige Holzwaren, Waren aus Horn, Bein, Meerschaum, Perlmutter; Galanteriewaren; Glas und Glaswaren; Portlandzement, feuerfeste Steine; Isolatoren und Montierungsbestandteile für elektrische Zwecke, Porzellan- und Tonwaren; Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Waren aus anderen unedlen Metallen, elektrische Maschinen, Apparate und Vorrichtungen, Glühlampen; Pottasche, Chlorbaryum, Leim, Albumin, Essigsäure und andere chemische Hilfsstoffe und Produkte, Seife, Zündwaren, nebst vielen anderen Artikeln.

Die von der See abgetrennten Staaten Deutschösterreich und Ungarn werden aber weiterhin kein unmittelbares Interesse an dem ferneren Gedeihen der ihnen entfremdeten Seehäfen mehr haben und daher auch kaum bereit sein, fürderhin zugunsten des Seeverkehrs über diese Hafenplätze noch Opfer auf sich zu nehmen. Da übrigens die Bahnlinien nach Triest und Fiume durch drei verschiedene Staatsgebiete führen werden, so ist es auch gar nicht wahrscheinlich, daß es gelingen wird, für den Seeverkehr über diese Häfen künftig so ausreichende Förderung durch eisenbahntarifarische Vorkehrungen zu erzielen, wie dies früher der Fall war.

Angesichts dieser Sachlage wird sich der Blick fast unwillkürlich auf Deutschland richten, wohin mit dem Ausbau der Kanalverbindung Donau-Rhein eine neue Verkehrsstraße von überragender Bedeutung sich eröffnen wird. Es dürfte sich daher wohl lohnen, wenn eine große deutsche Schiffahrts-

Kaffee-Einfuhr zur See über Triest in das österreichisch-ungarische Zollgebiet in den Jahren 1900, 1910 und 1913 nach der von der Triester Handels- und Gewerbekammer geführten Statistik

Herkunftsland d. i. jenes Land, in dessen Häfen die in Triest zur Ausladung gelangte Ware eingeschifft wurde	unter österr.-ungar. Flagge				unter deutscher Flagge			unter britischer Flagge			unter italienischer Flagge			unter griech. Flagge			unter anderen Flaggen			In Summe		
	1900	1910	1913 österr. Marine	1913 ungar. Marine	1900	1910	1913	1900	1910	1913	1900	1910	1913	1900	1910	1913	1900	1910	1913	1900	1910	1913
	Meterzentner brutto																					
Österreich { Litorale	17 118	26 960	4	1	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	17 121	26 960	5
Österreich { Dalmatien			192	1																		193
Ungarn	.	.	.	21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21
Belgien	45	68	.	38	864	2 259	159	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	909	2 327	197
Bulgarien	42	.	165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	42	.	165
Deutschland	.	.	.	.	47 113	113 177	41 727	.	4 734	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	47 113	117 911	41 727
Frankreich	6 742	790	.	2 174	11 359	7 330	18 311	.	586	.	241	.	.	.	.	.	.	.	.	18 342	8 706	20 485
Griechenland	10	74	47	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59	42	3	türkische Flagge 13	.	.	82	116	50
Großbritannien	.	.	.	.	.	241	.	54 172	47 988	39 602	.	.	.	.	.	.	.	.	.	54 172	47 729	39 602
Italien	26 263	26 934	67	28 131	.	.	.	709	.	.	6 191	223	55	.	.	.	.	.	.	33 163	27 157	28 253
Niederlande	.	634	.	.	14 593	8 199	6 279	.	278	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14 593	9 111	6 279
Rumänien	87	35	89	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	87	35	89
Rußland	13	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13	3	.
Spanien	.	.	1	106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	107
Türkei	87	364	452	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	24	.	.	111	364	452
Cypern	.	.	75	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	75
Aden	2 745	2 679	2 082	.	.	.	.	.	.	.	.	.	180	.	.	.	.	.	.	2 745	2 679	2 262
Britisch-Ostindien	1 993	5 194	5 831	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1 993	5 194	5 831
Niederländ.-Ostindien	309	661	3 062	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	niederländische Flagge 233	.	309	894	3 062
Ägypten	2 837	5 048	5 892	.	.	.	.	.	.	.	176	.	.	.	.	.	.	.	.	3 013	5 048	5 892
Algier	.	.	.	.	150	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	150	.	.
Vereinigte Staaten von Nordamerika	1 396	38 599	38 574	.	.	.	.	5 493	11 788	13 317	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6 889	50 387	51 891
Brasilien	314 189	442 344	329 360	265 514	20 933	.	.	.	.	.	8 100	3	.	.	.	.	.	.	.	343 222	442 347	594 874
Zusammen	373 876	550 387	385 893	295 986	95 012	131 206	66 476	60 374	64 874	52 919	14 711	226	235	59	42	3	37	233	.	544 069	746 968	801 512
			681 879																			

unternehmung, vielleicht in Hamburg, versuchen wollte, den Verkehr, von dem hier die Rede ist, an sich zu ziehen, für welchen Gedanken wohl auch die beteiligten Eisenbahnen und die in Betracht kommenden Flußschiffahrtsunternehmungen zu gewinnen wären. Zur tatkräftigen Unterstützung der betreffenden Seeschiffahrtsunternehmung von Deutschösterreich bzw. von Ungarn aus dürfte daselbst ein zuverlässiger Informationsdienst einzurichten sein.

Der Mittelschottische Schiffahrtkanal.

Von Geh. Reg.-Rat Wernekke-Zehlendorf.

Um von einem Hafen der Ostküste Englands nach einem der Westküste und umgekehrt zu gelangen, müssen die Schiffe entweder den weiten Weg nördlich um Schottland herum durch den Pentland-Firth oder südlich um England herum durch den Ärmelkanal zurücklegen. Ersterer ist aber ein rauhes, unwirtliches Gewässer, und die Fahrt durch den Ärmelkanal ist in Seemannskreisen auch nicht beliebt. Der Wunsch, eine schiffbare Verbindung zwischen der Ost- und Westküste der britischen Insel zu besitzen, ohne einen der eben angedeuteten, weiten und gefährlichen Wege befahren zu müssen, ist daher uralt, und er hat durch den Krieg neue Nahrung bekommen. Trat doch während der letzten vier Jahre zu den Gefahren des Friedens noch die Gefährdung der Schiffe durch Unterseeboote und Minen hinzu, und es zeigte sich daher im Kriege besonders deutlich der Vorteil, den eine solche Verbindung gehabt hätte, wenn man etwa in der Nordsee beschädigte Kriegsschiffe an die Westküste Englands und Schottlands oder zu den Werften Irlands zur Ausbesserung hätte bringen können, ohne sie den erwähnten Gefahren der Seereise auszusetzen. Dazu kam noch, daß es bei der Überlastung der englischen Eisenbahnen, die der Krieg mit sich brachte, höchst erwünscht gewesen wäre, wenn Warensendungen ohne Benutzung der Eisenbahnen und ohne den weiten Umweg um die Südküste von England oder die Nordspitze von Schottland von der Ost- zur Westküste und umgekehrt hätten gebracht werden können. Schließlich mag auch noch der Nutzen, den der Kaiser-Wilhelm-Kanal für Deutschland gehabt hat und der im Kriege besonders deutlich hervortrat, Veranlassung geboten haben, auch für England eine ähnliche Verbindung zu wünschen. Es ist deshalb im Kriege, also zu einer Zeit, die an sich friedlichen, weit ausschauenden Verkehrsplänen nicht günstig ist, der uralte Entwurf, den Firthbusen und die Clydebucht durch einen Kanal zu verbinden, wieder aufgenommen worden. Ein solcher Kanal würde für die Schiffe, die zwischen den Häfen der Ost- und der Westküste verkehren, den Weg, je nach der Lage der Häfen, um 200 bis 800 km verkürzen. Schon Smeaton, der bekannte englische Wasser- und Kanalbauer des 18. Jahrhunderts, beschäftigte sich mit diesem Kanal, und auch er hatte für ihn die Stelle angegeben, die noch heute allein in Frage kommt. Die beiden genannten Meerbusen bezeichnen nicht nur die schmalste Stelle, an der also der Durchstich am kürzesten werden würde, sondern es findet sich hier auch eine tief eingeschnittene Senkung, so daß der zu überwindende Höhenunterschied oder die auszuhebenden Erdmassen das Mindestmaß werden. Es besteht zwar auf dieser Strecke bereits eine Kanalverbindung zwischen den beiden Meeren, doch ist dieser Kanal, der gegen 130 Jahre alt ist, nur 3 m tief und erfordert zum Befahren wegen seiner 39 Schleusen sehr erhebliche Zeit, während man jetzt einen Großschiffahrtsweg für Seeschiffe plant, dessen Wasserspiegel nur wenig über dem Meeresspiegel liegen darf.

Für den Kanal kommen zwei Arten der Linienführung in Frage: der sogen. „gerade Weg“, den im wesentlichen auch der jetzige Kanal verfolgt, und der Weg durch den Loch Lomond. Der erstere würde im wesentlichen im Tale des Kelvinbaches und des Carronbaches verlaufen und bei Grangemouth, im Firth of Forth beginnend, nach Clydebank im Firth of Clyde führen, dabei also durch die Berührung von Glasgow sowohl den Verkehr in dessen Hafen erheblich befruchten, als auch selbst aus diesem Verkehr großen Nutzen ziehen. Der Entwurf dieses Kanals, den eine eigens zu diesem Zwecke gebildete Gesellschaft aufgestellt hat, sieht den Wasserspiegel in etwa 30 m über Seehöhe vor; zur Erreichung dieser Höhe müßten an jedem Ende etwa sechs Schleusen angelegt werden. Der Boden ist sowohl für diese Schleusen als auch für die Einschnittsarbeiten ganz günstig: die Gründung der Schleusen wird keine Schwierigkeiten haben, und wenn auch Einschnitte bis zu 60 m Tiefe vorkommen werden, so ist doch auf drei Viertel der Strecke Sand und Kies und nur auf einem Viertel Felseinschnitt zu erwarten.

Der zweite Weg, durch den Loch Lomond, ist schon 1765 von Smeaton in Aussicht genommen worden. Der Kanal würde hier im Tale des Forth-Flusses verlaufen und hätte nur beim Übergang aus dessen Tal in den Loch Lomond durch einen Einschnitt von beträchtlicher Tiefe zu führen. Auf 34 km Länge würde der Kanal im Loch Lomond verlaufen, und es wäre wieder nur ein kurzer Durchstich zum Loch Long nötig, um die Verbindung mit dem Clyde-Busen herzustellen. Seine Anhänger rühmen diesem Plan den Vorteil nach, daß er infolge seiner Einmündung in den Clyde-Busen erst unterhalb Glasgow jede zusätzliche Belastung des bereits sehr verkehrsreichen Fahrwassers in der Nähe dieses Hafens vermeidet. Die große Fläche des Loch Lomond, über 800000 ha, und sein großes Niederschlagsgebiet, etwa 750 qkm, bieten die Gewähr, daß die Beschaffung des nötigen Wassers für den Kanal, der ebenfalls ein Schleusenkanal werden müßte, sehr leicht sein würde.

Neuerdings hat sich die bekannte Firma Armstrong, Whitworth & Co. des Kanalplans angenommen und neue Entwürfe für beide Linienführungen ausarbeiten lassen. Sie selbst ist für den Weg durch den Loch Lomond so voreingenommen, daß sie nur diesen als Kanal annähernd in Seehöhe hat planen lassen, während sie beim

„geraden Weg“ den alten Schleusenkanal-Entwurf beibehalten hat. Ganz ohne Schleusen kommt sie auch bei dem Wege durch den Loch Lomond nicht aus, das verbietet einerseits die verschiedene Höhe des Meeresspiegels an beiden Enden und die Abweichung in der Zeit von Ebbe und Flut; beide Ursachen würden in einem Kanal, der ganz in Meereshöhe liegt, eine lästige Strömung herbeiführen. Durch eine geringe Hebung des Kanalspiegels über Seehöhe soll sie vermieden werden. Die Entfernung von Meer zu Meer ist zwar auf dem Wege durch den Loch Lomond 115 km, auf dem „geraden Weg“ nur 80 km lang; die wirklich herzustellenden Kanallängen weichen aber nur um 5 km voneinander ab. Während die zu gewinnenden Massen beim „geraden Weg“ 7,6 Millionen cbm betragen würden, sind auf der anderen Strecke nur 4,7 Millionen cbm zu gewinnen. Der „gerade Weg“ würde eine Bauzeit von 10 bis 16 Jahren und über eine Milliarde Mark an Baukosten erfordern, während auf der anderen Strecke der Bau nur 7 bis 12 Jahre dauern und 667 Millionen Mark kosten würde. Die Leistungsfähigkeit des Kanals durch den Loch Lomond wäre sechsmal so groß wie die des geraden Wegs. Alle diese Zahlen sprechen also für den Kanal durch den Loch Lomond, doch scheitert diese Linienführung z. Zt. an dem Widerspruch der Stadt Glasgow, die Wert auf den „geraden Weg“ legt, weil er ihr Gebiet berührt. Sie ist deshalb auch augenscheinlich die Ursache, daß die Regierung sich gegen den Kanalplan ablehnend verhält. Es ist jedoch trotzdem nicht anzunehmen, daß der Gedanke, Schottland durch einen Großschiffahrtskanal zu durchqueren, wieder zur Ruhe kommt, nachdem er einmal wieder aufgegriffen worden ist. Die Leistungsfähigkeit der englischen Eisenbahnen hat durch den Krieg stark gelitten, und die öffentliche Aufmerksamkeit ist dadurch wieder den Kanälen zugewendet worden. Wenn auch durch das Ende des Krieges die störenden Ursachen, die die Leistungen der Eisenbahnen herabgedrückt haben, beseitigt worden sind, so werden sich die Folgen noch lange Zeit bemerkbar machen, und dieser Zustand wird den Kanälen, deren Verkehr früher von den Eisenbahngesellschaften aus Wettbewerbsgründen unterdrückt worden ist, Gelegenheit geben, wieder eine wichtigere Rolle im Verkehrsleben zu spielen.

Amerikanisch-britische Unternehmungen in französischen Häfen.

Von Eugen Löwinger-Charlottenburg.

Es wird die deutsche Öffentlichkeit interessieren, über Maßnahmen Mitteilungen zu erhalten, die eine radikale Umgestaltung der französischen Häfen darstellen. Man ist in Frankreich dabei, an den transatlantischen Hafenplätzen der französischen Küste Neuerungen einzuführen, die eine Überweisung der Häfen an amerikanische oder britische Interessenten bedeuten, ein Vorgang, der natürlich durch ganz erhebliche Pachtsummen, die die fremden Herren zahlen müssen, gefördert bzw. für die französische Öffentlichkeit schmackhafter gemacht wird. Unterstützt werden diese britisch-amerikanischen Bestrebungen auch noch durch Riesenkapitalien, die für die Industrialisierung Frankreichs zur Verfügung gestellt werden.

Was Calais und Dieppe betrifft, die ja fast gänzlich während des Krieges unter englischem Einfluß gestanden haben, so ist ein Ferrybootdienst zwischen diesen Häfen und Folkestone errichtet worden, der den englischen Einfluß verstärkt. Der Kontrakt lautet auf 60 Jahre; sämtliche Lagerplätze und Werkstätten gehen auf die neue Gesellschaft in Form der Pacht über. Die französische Regierung behält lediglich ein Kontrollrecht.

Brest wird von amerikanischen Schiffahrtsgesellschaften gepachtet und zu einem Kopfpunkt für die transatlantischen Routen gemacht. Die amerikanischen Pachtsummen werden auf rund 1 Milliarde Franken angegeben. Außerdem bekommt die französische Regierung hochbemessene Ablösungssummen, die dazu bestimmt sind, kleinere Dampfer zu erbauen für den Verkehr zwischen Frankreich und den französischen Besitzungen in Nordafrika. St. Nazaire erhält ebenfalls in gleicher Form eine amerikanische Niederlassung.

Boulogne bleibt unter rein französischer Herrschaft. Le Havre und Rouen werden von den Engländern geräumt, doch ist vorgesehen, daß in diesen Hafenstädten große Metallwerke franko-amerikanischen Charakters errichtet werden; auch ist zu diesem Zwecke beispielsweise die Umbildung der früheren französischen Werkstätten in Le Havre vorgesehen, der sogenannten Tréfileries de Havre.

Wir kommen nun zu Bordeaux. Es befinden sich bereits jetzt dort ganz bedeutende amerikanische Handelsniederlassungen, hervorgerufen durch die während des Krieges in Bordeaux konzentrierte amerikanische Truppenbewegung. An der Girondemündung will man einen Umschlagsplatz großen Stils gründen für den amerikanischen Verkehr nach Afrika und der Levante. Es wird von amerikanischer Seite alles aufgeboten, um in Bordeaux einen starken Handel mit dem Orient in die Wege zu leiten. Die Gründung von amerikanischen Bankfilialen in Bordeaux ist bereits vorgesehen. Soweit die gut ausgestalteten amerikanischen Schienenstränge in Frankreich noch nicht allen Erwartungen entsprechen, sollen sie noch weiter ausgebaut werden.

In Lorient entsteht eine franko-amerikanische Schiffswerft mit einem Kapital von 300 Millionen Dollar. Dieser frühere Kriegshafen soll in Zukunft lediglich der Handelsreederei dienen, und es sollen besondere Einrichtungen zu diesem Zweck getroffen werden.

Marseille wird für einen verstärkten englischen Dampferdienst herangezogen. Es ist da die bekannte Peninsular & Oriental Co. und die Holstlinie, die in Marseille sich niederlassen wollen und bereits dazu übergegangen sind, gewaltige Docks anzulegen.

Es wird gemeldet, daß diese großen amerikanisch-britischen Unternehmungen wohl im gegenseitigen Einverständnis gegründet werden, daß aber die Möglichkeit eines starken Wettbewerbes

zwischen der amerikanischen und britischen Schiffahrt gegeben ist; es tritt die Frage auf, ob bei den Verhältnissen, wie sie uns das Kriegsende gebracht hat, die deutschen Reedereien in der Lage sein werden, irgend etwas zu tun, um sich ihre Interessen an dem transozeanischen und levantinischen Schiffahrtsgeschäfte sichern zu können. Wir stehen hier vor Entwicklungen so gewaltiger Art, daß man sich vorläufig jedes Urteils über die Rückwirkungen enthalten muß, die diese Projekte, von welcher ein Teil bereits durchgeführt ist, auf das deutsche Wirtschaftsleben auszuüben vermögen.

Weltwirtschafts-Chronik.

Wirtschaftsstatistik v. 1.—31. August 1919.

Bearbeitet vom Bankprokuristen E. Auburtin-Berlin.

Banksätze.

Berlin	5 %	Rom	5 %
London	5 %	Madrid	4½ %
Paris	5 %	Kopenhagen	5 %
Wien	5 %	Stockholm	6 %
Petersburg	5 %	Schweiz	5 % (bis 22. 8. 5½ %)
Amsterdam	4½ %	Norwegen	5½ %
Bukarest	5 %	Brüssel	4 %

Ausweise der Zentralbanken.

Deutsche Reichsbank (in Millionen Mark).

	31. Juli	7. August	15. August	23. August
Goldbestand	1 109	1 108	1 106	1 104
Silberbestand	20	19	20	20
Bestand an Darlehnsscheinen	8 824	8 703	8 584	8 485
Wechsel und Schatzscheine	30 680	28 545	30 087	28 522
Lombard	5	12	8	8
Effektenbestand	145	142	138	128
Notenumlauf	29 268	28 856	28 554	28 253
Giroguthaben	10 360	8 322	9 581	8 119

Bank von England (in Millionen Pfund Sterling).

	7. August	14. August	21. August	28. August
Barvorrat	88,31	88,28	88,26	88,24
Guthaben Privater	99,84	89,15	95,21	94,91
Guthaben des Staates	22,93	22,45	23,39	23,26
Wechsel	80,49	81,22	83,01	79,56
Notenumlauf	80,12	79,72	79,50	79,80
Verhältnis der Reserven zu den Passiven	21,70	24,20	22,94	22,76

Bank von Frankreich (in Millionen Franken).

	31. Juli	7. August	14. August	21. August	28. August
Goldbestand im Inland	3 588	3 589	3 593	3 594	3 594
Goldbestand im Ausland	1 978	1 978	1 978	1 978	1 978
Silberbestand	299	298	298	297	296
Guthaben im Ausland	1 651	1 674	1 633	1 633	1 622
Wechsel	1 695	1 665	1 678	1 638	1 602
Vorschuß an den Staat	23 500	22 600	23 500	23 700	23 800
Vorschuß an die Verbündeten	3 660	3 665	3 670	3 675	3 680
Notenumlauf	35 024	35 253	35 151	35 064	35 090
Giroguthaben	2 919	2 865	2 879	2 969	2 976

Schweizerische Notenbank (in Millionen Franken).

	31. Juli	7. August	15. August	23. August
Goldbestand	467	467	467	467
Silberbestand	67	67	66	66
Wechsel	429	446	395	387
Lombard	38	38	38	38
Notenumlauf	909	897	878	868
Giroguthaben	98	122	136	129

Schwedische Reichsbank (in Millionen Kronen).

	5. Juli	12. Juli	19. Juli	26. Juli	31. Juli
Barbestand	422	420	420	422	429
Wechsel und Lombard	379	372	361	340	372
Giroguthaben	128	128	132	127	131
Notenumlauf	706	678	667	649	683

Bank von Norwegen (in Millionen Kronen).

	5. Juli	15. Juli	22. Juli	31. Juli
Barbestand	148	148	148	148
Auslandsguthaben	75	74	78	103
Wechsel und Lombard	338	339	333	301
Giroguthaben	52	59	64	60
Notenumlauf	446	442	434	428

Niederländische Bank (in Millionen holländische Gulden).

	5. Juli	12. Juli	19. Juli	26. Juli	2. Aug.	9. Aug.	16. Aug.
Goldbestand	657	652	651	651	646	646	646
Wechselbestand	113	117	113	112	119	107	101
Lombard	219	219	221	221	239	234	234
Giroguthaben	57	63	66	68	64	75	77
Notenumlauf	1024	1015	1010	1003	1022	1004	996

Bank von Spanien (in Millionen Pesetas).

	19. Juli	26. Juli	2. August	11. August
Goldbestand	2 290	2 348	2 381	2 396
Silberbestand	652	?	653	647
Wechsel	1 018	993	1 001	994
Lombard	754	744	588	590
Giroguthaben	1 357	1 382	1 384	1 318
Notenumlauf	3 584	3 583	3 594	3 643

Oesterreichisch-Ungarische Staatsbank (in Millionen Kronen).

	31. Juli	7. August	17. August	23. August
Metallschatz	328	328	327	326
Escompte	2 976	3 005	3 307	2 977
Darlehen	8 888	8 847	8 846	8 863
Darlehnsschuld Österreichs	22 034	22 034	22 034	22 034
Kassenscheinforderung an Österreich	2 102	2 080	2 072	1 926
Kassenscheinforderung an Ungarn	1 203	1 190	1 185	1 102
Banknotenumlauf	42 353	42 296	42 712	43 166
Kassenscheinumlauf	3 306	3 271	3 275	3 029
Giroguthaben	6 467	6 545	6 510	6 034

Dänische Staatsbank (in Millionen Kronen).

	30. Juni	31. Juli
Gold und Silber	190	190
Auslandsguthaben	55	51
Wechsel	61	73
Lombard	246	215
Giroguthaben	147	117
Notenumlauf	436	428

New Yorker Clearinghouse Banken
(in Millionen Dollar).

	6. Juni	14. Juni	21. Juni	28. Juni	5. Juli	12. Juli	19. Juli	26. Juli	9. August	16. August
Vorschüsse	5052	5013	5083	5083	4993	5018	5013	4908	4971	4927
Barvorrat eigener . .	98	99	97	97	93	105	102	99	95	97
der Bundesreservebank . .	589	572	581	581	581	551	585	554	580	580
bei anderen Banken .	268	377	358	358	330	238	211	134	220	194
Depositen .	4285	4268	4238	4238	4248	4207	4287	4231	4255	4236
Notenumlauf	38	38	38	38	38	37	37	37	36	36

Bank von Italien (in Millionen Lire).
Ausweise nicht erhältlich.

Bank von Japan (in Millionen Yen).

	7. Juni	14. Juni
Gold und Silber	705	705
Wechsel	84	67
Vorschüsse	409	417
Notenumlauf	927	951
Guthaben des Staatcs	1252	1212
Guthaben Privater	33	43

Banque National de Belgique
(in Millionen Franken).

	10. Juli	14. Juli	24. Juli
Barbestand	348	359	347
Notenumlauf	4686	4686	4671
Giroguthaben	2508	2504	2507

Amtliche Devisenkurse am 30. August 1919:

Berlin.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Holland	802,—	170,—	Schweiz	372½	80,—
Dänemark	455,—	112,50	Wien	42,45	85,—
Schweden	511,—	112,50	Madrid	381½	80,—
Norwegen	481,—	112,50	Petersburg	—	—
Helsingfors	136¼	81,—			

Wien.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	247,50	117,60	Stockholm	1160,—	132,30
Amsterdam	1800,—	198,40	Kristiania	1095,—	132,30
Zürich	820,—	95,20	Rubelnoten	—	253,90
Kopenhagen	1070,—	132,30			

London (vom 20. August).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	11,45	12,20	Schweiz	23,90	25,50
Paris	33,90	25,50	Kristiania	18,37	18,39
New York	—	4,925	Stockholm	17,37	18,39
Brüssel	35,25	25,80	Kopenhagen	19,60	18,39
Italien	39,60	25,50	Lissabon	25,—	25,50
Madrid	21,60	25,50	Deutschland	83,—	20,60

Paris (vom 29. August).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	300,—	208,31	Dänemark	176,—	140,—
London	34,04	25,22	Norwegen	186,—	140,—
Zürich	142,—	100,—	Schweden	198,—	140,—
Rom	83¼	100,—	Brüssel	96¾	100,—
Madrid	153¼	100,—	Berlin	38¼	125,—
Konstantinopel	—	22,78	Prag	30½	105,12
New York	807½	518,25	Rumänien	36½	100,—

Zürich.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	26,70	132,32	Kopenhagen	124,—	140,—
Amsterdam	212,25	208,70	Stockholm	139,—	140,—
London	23,87	25,22	Kristiania	130,75	140,—
Rom	57,85	100,—	New York	565,—	518,—
Madrid	107,—	100,—	Prag	19,50	105,12
Paris	70,10	100,—	Wien	11,—	105,12
Brüssel	67,80	100,—	Petersburg	28,—	266,66

New York (vom 19. August).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
London	4,19	4,871	Amsterdam	36¾	40,2
Paris	811,—	518,25	Berlin	4¾	23,8

Stockholm (vom 27. August).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	25,25	88,88	Paris	51,—	72,—
Amsterdam	153,—	149,99	Brüssel	49,50	72,—
Schweiz	72,50	72,—	Washington	411,—	373,—
London	17,30	18,16			

Kopenhagen (vom 27. August).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	22,10	88,88	Paris	57,50	72,—
Amsterdam	175,75	149,99	Antwerpen	56,—	72,—
Schweiz	81,75	72,—	New York	459,50	373,—
London	19,42	18,16			

Amsterdam (vom 27. August).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	12,45	58,60	Kopenhagen	58,45	65,90
Wien	5,65	50,15	Stockholm	65,55	65,90
Schweiz	47,50	47,70	New York	269,—	246,—
Paris	33,50	47,70	London	11,35	11,90

Handel und Wirtschaft.

Bearbeitet von Wilhelm Bürklin-Berlin.

Allgemeines.

Der sichtbare Weltvorrat an Zucker beträgt zurzeit etwa 43 Millionen Zentner gegenüber 36⅓ und 31⅓ Millionen Zentner in den beiden vorhergehenden Jahren. Diese Vermehrung beruht auf den größeren Vorräten in den Vereinigten Staaten und besonders auf Cuba.

(Telegraaf 1. IX. 19.)

Hoover hat in einem Bericht an den Obersten Ökonomischen Rat über die Kohlenfrage unter anderem folgendes ausgeführt: Die Kohlenproduktion in Europa — ohne Rußland — ist von 659,5 Millionen Tonnen auf 443 Millionen Tonnen gesunken, was eine Verminderung von 35 Prozent bedeutet. Diescr Rückgang ist auf den Verlust von Material und Arbeitskräften infolge des Krieges, Schwierigkeiten der Ausbeutung, Minderung der Arbeitskraft infolge der Kriegsentbehrungen, Mangel an rollendem Material, um aus den Bergbaubezirken, deren Los durch den Friedensvertrag noch nicht entschieden ist, die Kohlen fortzuschaffen, und die andauernden Lohnforderungen und Streiks zurückzuführen.

Die Vereinigten Staaten können die europäische Kohlenfrage nicht lösen. Die Erhöhung der bisher von Amerika an Europa gelieferten Mengen um 1 Million Tonnen im Monat, würde die Lebensmittelsendungen der Vereinigten Staaten, die sich seit 1914 verdreifacht haben, ernstlich hindern. Ein Beitrag von 1—2 Millionen Tonnen im Monat durch die Vereinigten Staaten würde gegenüber der monatlichen Verminderung von 20 Millionen Tonnen wenig bedeuten. Zur Lösung der Kohlenfrage ist eine Steigerung der Produktion und die Organisation der Verteilung notwendig. Hoover schlägt vor, eine Internationale Kohlenzentrale für Europa einzurichten.

(Telegraaf, 8. VIII. 19.)

I. Europa.

Belgien. Errichtung belgischer Bankfilialen im besetzten Gebiet:

Aachen: Crédit Général liégeois; Banque de Verviers; Banque Générale de Belgique.
Eupen: Banque de Verviers.
Malmedy: Banque de Verviers.

(L'Indép. Belge, 25. VIII. 19.)

In dem Artikel „Das Ausfuhrproblem" weist „L'Indépendauce Belge" vom 3. August 1919 auf die Lücken des belgischen Ausfuhrhandels hin. In erster Linie sollen die hierbei benötigten Kommissionäre, die bisher meist deutscher Abkunft waren, ausgeschaltet werden. An ihre Stelle hätten besondere Vertreter des neuzugestaltenden belgischen Konsulardienstes, über welche Reform augenblicklich beraten wird, zu treten. In Angelegenheit des Reklamedienstes wird auf die vorzüglich organisierte amerikanische Propaganda hingewiesen.

Am 1. September dieses Jahres ist der Internatiouale Kongreß für Erfindungen und Patente in Brüssel eröffnet worden. Durch zahlreiche Abgeordnete sind besonders vertreten Belgien, Italien, Spanieu, Brasilien, Holland, Frankreich, Rumänien und Argeutinien.

(L'Indép. Belge, 2. IX. 19.)

Die Wirtschaftslage: Die Schwierigkeiten der Versorgung mit Rohstoffen ist eine der wichtigsten wirtschaftlichen Fragen, vor deren Lösung sich Belgien gestellt sieht, denn die Teuerung ist nur die unmittelbare Folge des Mangels an Rohstoffeu. Die Preise für Rohstoffe sind drei- bis viermal so hoch wie 1914, aber die wirtschaftlichen Schwierigkeiten werden nur zu einem Teil auf die hohen Preise zurückgeführt, denn die Barbezahlungsbedingungen, ungünstige Wechselkurse, sehr lange Lieferungstermine und die Unsicherheit des Transportes sprechen dabei mit.

Die Regierung hatte besonders in der ersten Zeit nach der Befreiung des Landes keine feste Politik in bezug auf die Einfuhrbewilligungen befolgt. Sie hatte anscheinend keine genügende Übersicht über die Lage und die Bedürfnisse der belgischen Industrie, und so kam es, daß für Produkte, die für die Wiederherstellung der Industrie nötig waren, keine Einfuhrbewilligungen erteilt wurden und Waren, welche der belgischen Industrie Konkurreuz machten, hereingelassen wurden. Belgien befand sich anfänglich mehr als jedes andere Land in einer Ausnahmelage. Nicht allein hätte es die Einfuhr von für die Industrie uotwendigen Rohstoffen kräftig fördern, sondern es hätte auch in den ersten Monaten seine Grenzen gegenüber der ausländischen Konkurrenz schließen müssen, um dadurch zur Wiederaufrichtung der völlig desorganisierten belgischen Industrie beizutragen.

Augenblicklich befindet sich das Land in völliger Abhängigkeit von England und den Vereinigten Staaten. Die Preise der wichtigsten Waren wie Leinen, Baumwolle und Leder richten sich nach dem englischen Markt. Die Frachtraten sind sehr wechselnd. Für die in London lagernden Waren kann man einen Unterschied von 2 bis 5 Pfund Sterling je Tonne zum Nachteil der belgischen Industrie annehmen.

Während England die Verteilung der Rohstoffe, deren Markt es beherrscht, unter seine Bundesgenossen regelt, geschieht die Verteilung in Belgien durch eine industrielle Kombination, die mehr oder weniger unter der Kontrolle der Regierung und des belgischen zentralen industriellen Komitees steht. Eine große Anzahl Rohstoffe muß aus Deutschland bezogen werden, und oft tritt der Fall ein, daß dieses Land Lieferungen zu Preisen tätigt, die fast mit den Preisen der Fertigfabrikate übereinstimmen. So läßt es sich Eisenblech für Dampfkessel ebenso teuer wie die fertigen Dampfkessel bezahlen!

Der Großhandel wird an der Schaffung größerer Vorräte durch die unsicheren Wechselkurse und Preise gehindert. Von besonderer Bedeutung ist die Kreditfrage, die zurzeit noch wenig befriedigend gelöst ist. Amerikanische Banken wollen der belgischen Industrie Kredite bis zu 50 Millionen gewähren, doch hat die Industrie bisher von diesem Anerbieten kaum Gebrauch gemacht, da der Zinsfuß zu hoch ist, die Banken sich die Bestimmung der Lieferanten vorbehalten und die gelieferten Güter als Pfand für den Kredit beanspruchen. Es wird mit der Möglichkeit gerechnet, daß es der belgischen Regierung gelingen wird, Kredite für drei Jahre für die belgische Industrie unter Garantie der amerikanischen Regierung zu erhalten. Solange die Lage noch nicht geklärt ist, soll durch die „Société Générale de Belgique" ein Kredit von 20 Millionen Franks gewährt werden, um den Ankauf von Rohstoffen und Maschinen zu erleichtern.

Augenblicklich kommen die Maschinen nur aus dem besetzten deutschen Gebiet, doch in sehr ungenügender Menge. Es wird darauf hingewiesen, daß der belgische Arbeiter seinen Haß gegen Deutschland bewahrt hat und daß dieses Gefühl von der Mehrheit der Kaufleute und Industriellen geteilt wird. Letztere sind dennoch davon überzeugt, daß das Wiederanknüpfen von Handelsbeziehungen mit den Mittelmächten, besonders für die Lieferung von Maschinen, notwendig ist. Das große Publikum sträubt sich dagegen, berücksichtigt dabei aber nicht die wirkliche Lage. Es weiß nicht, daß England keine Maschineu zu annehmbaren Preisen liefern kann, während Deutschland praktische Vorteile bietet, wie Kreditgewährung, Sorge für die Versendung und Berücksichtigung der Wünsche der Abnehmer, und daß man diese Vorteile bei den englischen Häusern leider nur in geringem Maße fiudet. Es gibt Leute, deren Patriotismus man ebensowenig in Zweifel ziehen kann wie ihre Abkehr von Deutschland, und die trotzdem erklären, daß es vom belgischen Standpunkt aus vaterlandsliebender sein würde, wenu man sofort den Handel mit Deutschland, wieder aufnehmen würde. Während des Krieges hat man vou schwarzen Listen und voui Boykott des deutschen Haudels gesprochen, doch kann man hierau schwerlich festhalten, wenu der englische Handel versagt.

Die Industriekammer von Antwerpen beabsichtigt eine Ausstellung von Handelsmustern zu organisieren, die voraussichtlich im Jahre 1920 eröffnet werden soll.

(Handelsbl., 3. IX. 19.)

Die Förderung in den Erzgruben betrug in den Jahren:

1914	16 714 050	Tonnen
1915	14 177 500	„
1916	16 862 870	„
1917	14 919 700	„
1918	13 887 604	„

Die Förderung von 1919 wird sich wesentlich niedriger stellen, doch haben sich die Vorräte, da eine große Anzahl der Fabriken noch nicht arbeitet, erheblich vergrößert.

(Mouvement géogr., 24. VIII. 19.)

Nach einer Regierungsangabe stellt sich die Kohlenproduktion im ersten Halbjahr 1919 auf 8480910 Tonnen gegenüber 11463270 Tonnen im ersten Halbjahr 1914. Obwohl die Arbeiterzahl in 1914 und 1919 keine großen Unterschiede aufweist (im Juni 1914: 147226 und im Juni 1919: 146248) ist die Produktion in 1919 etwa 3000000 Tonnen geringer gewesen. (Nieuwe Cour., 12. VIII. 19.)

Belgische Zinkschmelzereien haben in London Lieferungsverträge auf 100000 Tonnen australisches Zink abgeschlossen, wodurch sie ihren Betrieb wieder aufnehmen können. (Handelsbl., 15. VIII. 19.)

Dänemark. Die Kohlenversorgung erweckt gegenwärtig wieder große Besorgnisse. Auf nennenswerte Zufuhren aus Deutschland glaubt man künftighin nicht reehnen zu können, aus Amerika und Belgien sind bisher nur verhältnismäßig kleine Posten hereingekommen, und die Möglichkeit einer ausreichenden Versorgung durch England wird infolge der schwierigen Lage des englischen Kohlenbergbaues immer mehr in Frage gestellt. Die dänischen Kohlenbestände werden zurzeit in Höhe des Bedarfs für drei Monate angegeben, die Gaswerke sollen jedoch fast keine Vorräte mehr haben. Während noch im Juli über 200000 Tonnen Kohlen eingeführt wurden, macht die Einfuhr im August nur etwa 1/4 dieses Betrages aus.

(Nachr. f. H., I. u. L., 9. IX. 19.)

Deutschland. Die Leipziger Messe: Der Korrespondent des Telegraaf (3. XI. 19) berichtet, daß auf der Leipziger Messe nur 8 holländische Firmen ausgestellt haben, und zwar 4 der Töpferei-, 2 der Lebensmittel-, 1 der Textil- und 1 der Rauchbedarfsartikelbranche. Die geringe Zahl der niederländischen Aussteller führt der Korrespondent auf die Schwierigkeiten des internationalen Verkehrs sowie auf die Überhäufung vieler niederländischer Firmen mit Aufträgen, so daß sie keine neuen Kunden mehr anzunehmen wünschen, zurück. Zum Einkauf sandten 900 holländische Firmen Vertreter nach Leipzig. Diese Zahl übertrifft die der früheren holländischen Messebesucher ganz bedeutend, da z. B. nach der Herbstmesse 1918 nur 107 und nach der Frühjahrsmesse 1918 nur etwa 600 Einkäufer entsandt worden sind. Die Kauflust der Holländer ist sehr lebhaft und leidet nur darunter, daß nur auf langen Lieferungstermin verkauft werden kann, da durch den Mangel an Steinkohlen die Transportmöglichkeiten sehr eingeschränkt sind. Die deutschen Behörden haben zugesagt, alle Maßnahmen zu treffen, daß der holländische Käufer so schnell wie möglich in den Besitz der gekauften Waren kommen kann. Die niederländischen Messebesucher sind durch die Vielseitigkeit der Ausstellung und durch die Schnelligkeit, mit der die deutsche Industrie die Kriegsschwierigkeiten überwunden hat, überrascht. Ersatzartikel, die auf den früheren Messen eine solche bedeutende Rolle spielten, werden fast gar nicht mehr angetroffen. Zur Förderung der holländisch-deutschen Handelsbeziehungen soll in Leipzig eine neue Vereinigung gegründet werden, die als Vermittler zwischen holländischen und deutschen Händlern dienen soll.

England. Die Regierung beabsichtigt, dem Board of Trade besondere Befugnisse zu erteilen zur Preisregelung in denjenigen Handelsbranchen, in denen Kriegsgewinn gemacht worden ist, und ihn zur Verhängung von hohen Strafen für Übertretungen dieser Regeln zu ermächtigen. Örtliche Geriehtshöfe sollen errichtet werden, um den Kriegsgewinn im Kleinhandel von Waren des täglichen Gebrauchs zu kontrollieren mit der Befugnis, Strafen bis 200 Pfund Sterling zu verhängen, oder die Fälle an einen Gerichtshof zu verweisen. Die Regierung erwägt auch die Möglichkeit, den Kriegsgewinnlern einen Teil ihres bereits gemachten Gewinnes abzunehmen. Im Unterhaus soll hierüber ein Gesetzentwurf eingebracht werden.

(Handelsbl., 8. VIII. 19.)

In der Presse dauert die Bewegung über die angekündigte Milchpreiserhöhung auf 1 sh per Quart (1,136 Ltr.) an. Ein Redakteur der „Times“ erhielt auf dem Nahrungsmittelministerium die Auskunft, daß der Winterpreis tür die Milch in etwa 14 Tagen festgestellt werden würde. Nach Mitteilung des Sekretärs des nationalen Bundes der Bäcker wird das Brot wegen der Lohnerhöhung der Gesellen im Preis heraufgesetzt werden müssen. (N. R. C., 1. IX. 19.)

Der außerordentlich hohe Silberpreis in der Kriegszeit hat dazu geführt, die Valutaeinheit der britisch-indischen Rupie von 1 s 4 d auf 1 s 8 d zu erhöhen. Eine weitere Erhöhung auf 1 s 10 d ist wahrscheinlich.

(Handelsbl., 7. VIII. 19.)

Auf eine Anfrage des Colonel Burdon im englischen House of Commons, welches die Hauptländer seien, nach welchen englische Kohlen ausgeführt werden, und welche Artikel in erster Linie dafür von diesen Ländern nach England verfrachtet werden, antwortet Sir Auckland Geddes wie folgt:

Frankreich: Weine und Spirituosen, Seidenfabrikate, Holz, Leder, chemische Waren und Galanteriewaren.
Italien: Hanf, seidene Gewebe, Früchte und Gemüse.
Spanien: Eisenerz, Blei, Kupfer, Früchte und Gemüse.
Schweden: Holz, Holzschliff, Eisen, Papier, Eisenerz.
Norwegen: Holzschliff, Holz, Papier und Fische.
Dänemark: Eier, Butter, Speck.
Ägypten: Baumwolle, Baumwollsaat, Zwiebeln und Eier.
Algerien: Eisenerz, Zinkerz, Pflanzenfasern für Papierfabrikation.
Argentinien: Getreide, Fleisch, Häute, Butter, Leinsaat, Farb- und Gerbstoffe und -extrakte.

Zu der Liste der bedeutsameren Abnehmer britischer Kohlen gehören auch Gibraltar und Malta, wo die Kohlen jedoch für Bunkerzwecke verwendet werden.

(Times, 5. IX. 19.)

Nach einer Angabe des Chancellor of the Exchequer im House of Commons am 5. August betrug die Reduktion der unfundierten englischen Schulden aus den Erträgnissen der letzten Siegesanleihe seit dem 12. Juli, dem letzten Zeichnungstage, 377 000 000 Pfund Sterling. Die gesamten schwebenden Schulden wurden dadurch von 1 588 676 600 Pfund Sterling auf 1 181 255 600 Pfund Sterling herabgesetzt.

(Financial Times, 6. VIII. 19.)

Der Food Controller hat die folgenden neuen Maximalpreise für den Kleinverkauf von kondensierter Milch genehmigt:

Full cream sweetened 1 s 2 1/2 d per 14 Unzen tin netto
Full cream evaporated 1 sh per 16 Unzen tin netto
Full cream unsweetened 11 d per 12 Unzen tin netto
Machine skimmed 1 s per 16 Unzen tin.

Diese neuen Preise sind am 5. August für ganz Großbritannien in Wirkung getreten. Für die verschiedenen Arten von Full cream wurde eine Erhöhung des Preises nötig für die inzwischen sehr gestiegenen Produktionskosten, für die aus Amerika importierte Milch andererseits durch den Rückgang der Valuta, welche die Preise um ca. 20 % verteuert.

Der Food Controller hat ein Berichtsformular an alle Importeure, Fabrikanten und Großhändler versandt, um die in Großbritannien vorhandenen Bestände an und die Importe von kondensierter und getrockneter Milch festzustellen.

(Times, 4. IX. 19.)

Im Nordosten Londons wurden mit Geltung vom 11. August die Waschpreise um 33 1/3—50 % erhöht. Als Grund werden die gesteigerten Löhne und die erhöhten Materialkosten genannt, welche nach Angabe einer sehr großen Wäscherei für Löhne 90 %, Stärke 200 %, Seife 200 %, Papier 75 %, Feuerungsmaterial 125 %, Einsammeln und Lieferung 100 % betragen. (Times, 6. IX. 19.)

Der Londoner Korrespondent des N. R. C. (2. IX. 19) berichtet, daß in industriellen Kreisen große Unruhe herrscht über die Folgen der freien Einfuhr vom 1. September ab. Es wird Propaganda gemacht gegen die Einfuhr von billigen deutschen Artikeln. Bei dieser Propaganda ist es die Frage, ob gerade die Betonung der Billigkeit in diesen teueren Zeiten so abschreckend wirken wird, als die Protektionisten sich vorstellen.

Die Daily Mail weist darauf hin, daß Deutschland und andere Länder in der Lage sein werden, Großbritannien wieder mit billigen Waren zu überströmen, mit Ausnahme einer kleinen Anzahl Waren, wie Farbstoffe, Chemikalien, Parfümerien, optische Instrumente usw., deren Einfuhr

verboten ist. Hunderte von deutschen Fabrikanten senden Zirkulare nach England, in denen sie darauf aufmerksam machen, daß sie infolge des niedrigen Standes der Valuta in der Lage sind, ihre Waren zu Spottpreisen zu liefern im Vergleich mit den Preisen, zu denen die englischen Fabrikanten liefern können.

Frankreich. Die Thomsom Houston Co. beabsichtigt eine Elsaß-Lothringische Elektrizitätsgesellschaft zu gründen. Sie hat im Jahre 1918 ihr Kapital auf 120 Millionen Francs erhöht und beabsichtigt eine weitere bedeutende Kapitalserhöhung. Sie ist bestrebt, in enge Verbindung zur „General Electric Co." in New York zu treten.
(N. R. C. 22. VIII. 19.)

Die französische Budgetkommission beschloß, das Staatspetroleummonopol nicht nur auf den Ankauf und die Einfuhr, sondern auch auf die Verfeinerung und den Handel auszudehnen. (N. R. C., 4. VIII. 19.)

Die indirekten Steuern haben im Juli 791 Millionen Franks eingebracht, das sind 178 Millionen mehr als veranschlagt waren und 298 Millionen mehr als im vorigen Jahre. Die Gesamteinkünfte aus den indirekten Steuern für die ersten sieben Monate übertreffen die entsprechenden des Vorjahres um 156 Millionen Francs und den Kostenvoranschlag um 532 Millionen Franks.
(Handelsbl., 31. VIII. 19.)

Die französische Presse berichtet, daß das Kaliverkaufsbureau in Mülhausen 20000 Tonnen Kainit für 1919 in Rotterdam angeboten hat. Die holländischen Händler wollen dies Angebot nur dann annehmen, wenn ihnen eine gleiche Menge für 1920/21 garantiert wird, sonst müßten sie sich nach anderer Seite wenden.
(Handelsbl., 3. IX. 19.)

Italien. Consorzio Ceramisti d'Italia (Verband der Keramikerzeuger) ist kürzlich gegründet worden. Er soll alle Produzenten auf diesem Gebiet unter Einschluß der Ziegeleien umfassen. („Sole", 21. VIII. 19.)

Lettland. Der lettländische Volksrat hat dem Versorgungsministerium das Recht eingeräumt, von allen aus dem Auslande eingeführten Waren 25 % zum Einfuhrpreise für seine Zwecke zu übernehmen.

Niederlande. Die Regierung hat einen Gesetzentwurf zur Besteuerung des Vermögenszuwachses ausgearbeitet, der für die erste Steuererhebung einen Satz von 30 % und für die weiteren Erhebungen 10 % festsetzt. Die erste Erhebung soll sich auf die Zeit vom 1. Mai 1916 bis 1. Mai 1919 beziehen. Vermögen unter 50000 Gulden bleiben steuerfrei. Die Steuer erstreckt sich nur auf die Vermögen von natürlichen Personen und nicht auf das Vermögen von Aktiengesellschaften.

Die erste Steuererhebung wird mit einem jährlichen Erträgnis von 125 Millionen Gulden und die weiteren mit einem jährlichen Erträgnis von 10 Millionen Gulden veranschlagt. (Handelsbl., 24. VIII. 19.)

Der Staats-C. vom 3. September 1919 meldet die Berufung einer Staatskommission, welche die Teuerungsfrage bei den wichtigsten Artikeln des Lebensbedarfes untersuchen und der Regierung Vorschläge zur Bekämpfung der Teuerung machen soll.

Die Handelskammer in Vlaardingen hat sich an die Regierung mit dem Ersuchen gewandt, das Ausfuhrverbot für Nordseeheering ganz aufzuheben. Die Handelskammer weist darauf hin, daß nur ein kleiner Teil des Heringsfanges für den inländischen Bedarf bestimmt ist und daß durch die großen Anfuhren, die am 25. August bereits 216439 Tonnen erreichten gegenüber 1861 Tonnen in 1918 und 204 Tonnen in 1917 und durch den außergewöhnlich niedrigen Stand der Valuta der heringsverbrauchenden Länder die Preise andauernd sinken, so daß sie nun bereits unter den Kostenpreis gesunken sind. Es wird mit großer Sorge der Zeit entgegengesehen, in der die noch zu erwartenden großen Anfuhren an den Markt kommen werden.
(N. R. C., 3. IX. 19.)

Abgabe von Gold durch die Niederländische Bank. Nachdem die Goldausfuhr aus den Vereinigten Staaten wieder freigegeben ist, beabsichtigt die Niederländische Bank der inländischen Industrie Gold zum Weltgoldmarktpreis zur Verfügung zu stellen, vorläufig zu 1850 fl. per Kilogramm fein. (N. R. C., 2. IX. 19.)

Die niederländischen Staats- und Privatkohlengruben in Limburg förderten im Juli d. J. 316840 Tonnen gegenüber 271443 Tonnen im Juni d. J.
(Handelsbl., 22. VIII. 19.)

Der holländische Minister für Landwirtschaft, Handel und Industrie hat sich auf eine Anfrage über die Kohlenversorgung in folgendem Sinne geäußert: In Anbetracht der sehr ungünstigen Kohlenlage, in der sich die meisten europäischen Länder befinden, können die Aussichten für die holländische Kohlenversorgung nicht unbefriedigend genannt werden. Durch die Anfuhren der letzten Monate konnte einiger Vorrat geschaffen werden, während auch jetzt noch die Anfuhr in befriedigendem Maße stattfindet. Mit einer reichlichen Kohlenversorgung ist jedoch nicht zu rechnen. Die Lage könnte sogar schlecht werden, wenn die deutschen Kohlen wider Erwarten nicht geliefert würden, doch würde nach Ansicht des Ministers die Brennstoffversorgung durch Lieferung von Torf und Braunkohlen gesichert werden können. Der Regierung wurden amerikanische Kohlen angeboten, doch waren die Angebote ausschließlich freibleibend gehalten.

Der Minister weist darauf hin, daß von dem niederländischen Schiffsraum für die Anfuhr von amerikanischen Kohlen ein solcher Prozentsatz angesetzt worden ist, daß mit der monatlichen Anfuhr von 50000 Tonnen zu rechnen ist. Außerdem sind nicht unbedeutende Mengen amerikanischer Kohle gekauft worden, die mit fremden Schiffen angeführt werden sollen. Daß eine weitere Preissteigerung der bereits sehr hohen Steinkohlenpreise für die Industrie und das ganze wirtschaftliche Leben in Holland sehr unerwünscht ist, braucht nicht näher auseinandergesetzt zu werden. Vom 1. April 1919 bis 16. August 1919 wurden in Holland folgende Kohlenmengen eingeführt:

aus Amerika	mit niederländischen Schiffen	111000	Tonnen
„ „	„ fremden „	56000	„
„ Belgien		1197000	„
„ Deutschland		233000	„
„ England		178000	„
	zusammen	1775000	Tonnen.

Auf Grund von Ankäufen sollen im August und September etwa 200000 Tonnen amerikanischer Kohlen auf fremdem Schiffsraum angeführt werden, doch ist in Anbetracht der Schiffsraumfrage die Lieferung der ganzen Menge noch nicht sichergestellt. (Handelsbl., 22. VIII. 19.)

Das Handelsblad vom 22. August schreibt über die Frankfurter Messe wie folgt: Die Frankfurter Messe will für Mitteleuropa und Deutschland diejenigen Waren ausstellen, welche die neutralen Länder und die großen Produktionsgebiete in Westeuropa und in Übersee anzubieten haben. Der ausländische Handel kann auf der Frankfurter Messe in direkte und enge Beziehung zu den deutschen Käufern, Industriellen und Handelstreibenden treten und auf diese Weise die so lange unterbrochenen Handelsbeziehungen wieder neu anknüpfen.

Für die holländischen Interessenten eröffnen sich hierbei verschiedene Möglichkeiten. Holland hat an Deutschland nicht nur seine inländischen Produkte, sondern in der Hauptsache auch die vielen in Deutschland während langer Jahre, infolge der Blockade, fehlenden Produkte des niederländischen Kolonialreichs anzubieten. Diese Kolonien bilden eine reiche Quelle aller möglichen Lebensmittel und Rohstoffe, die dem besonderen Charakter der Frankfurter Messe

entsprechen werden. Außerdem kann der holländische Händler auf der Frankfurter Messe eine bedeutende Rolle als Vermittler des Imports von anderen Überseeprodukten übernehmen. Frankfurt betrachtet seine Produktenausstellung, sofern sie Fertigfabrikate betrifft, hauptsächlich als Ausstellung für den Transithandel nach dem Osten; die Händler und Käufer aus neutralen Ländern werden daher neben der Ausstellung von Rohstoffen und Halbfabrikaten in gewisser Beziehung auch eine Arbeitsgrundlage für Fertigfabrikate finden. Man betrachtet in Deutschland die neutralen Besucher der Messe als die besten und geeignetsten Vermittler für das Wiederanknüpfen der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen allen Ländern — für Im- und Export — auch nach denjenigen Ländern, mit denen der direkte Verkehr infolge des Krieges noch Schwierigkeiten bereitet.

Wenn auch die umfangreiche Einfuhr nach Deutschland in nächster Zeit noch in großem Maße von der Bereitwilligkeit in der Kreditgewährung durch das Ausland abhängig ist, so wird doch die voraussichtliche Aufhebung der deutschen Devisenordnung den Handel auf der Frankfurter Messe bedeutend erleichtern. Auch die anderen wirtschaftlichen deutschen Kriegsmaßnahmen werden bald aufgehoben werden, so daß die normalen Handelsbeziehungen wie vor dem Kriege wieder aufgenommen werden können.

(Handelsbl., 22. VIII. 19.)

Polen. Die Landtags-Zollkommission hat nunmehr die Durchsicht des vom Landtage verabschiedeten Zolltarifprojektes beendet und gemäß den Beschlüssen des Landtages Änderungen des Zolltarifs vorgenommen. Die Änderungen sind teils prohibitiven Charakters zum Schutze der einheimischen Produktion, teils begünstigen sie zeitweilig die Einfuhr aller für den Aufbau des polnischen Wirtschaftslebens erforderlichen Waren. Dementsprechend ist der Zolltarif nunmehr auch von der Regierungskommission abgeändert und die endgültige Redaktion beschlossen worden. Gemäß dem entsprechenden Landtagsbeschluß wird der Tarif ohne Verzug in Kraft treten, er ist jedoch nur provisorisch und hat lediglich Geltung bis zur Einführung des endgültigen Zolltarifs, dessen Projekt gegenwärtig von der Regierung ausgearbeitet wird und dem Landtag in der ersten Session nach den Ferien vorgelegt werden soll.

(„Czas“, 25. VIII. 19.)

Die „Warschauer Warrant-Akt.-Ges.“ wird unter Erhöhung des Aktienkapitals auf 3 Millionen Rubel (bzw. der gleichen Summe in polnischer Valuta) in eine „Warrant-Akt.-Ges.“ (Bank Warrentowy Sp. Akc.) mit dem Sitz in Warschau umgewandelt. Filialen sollen in Bialystok, Danzig, Lodz und Posen gegründet werden. Ferner ist in diesen Tagen in Warschau eine Polnische Kommissionsbank Akt.-Ges. (Polski Bank Komisowy Tow. Akc.) mit Filialen in Danzig und Krakau ins Leben getreten. Die Bank besitzt besondere Abteilungen für Nahrungsmittel und Kolonialwaren, für Chemikalien und Drogen, für Eisen und Baumaterialien. („Dz. Berlinski“, 4. IX. 19.)

Das „Verordnungsblatt“ vom 30. Juli bringt die behördlich bestätigten Satzungen der polnischen Akt.-Ges. für elektrotechnische Unternehmungen Die Gesellschaft ist für das gesamte Gebiet der polnischen Republik genehmigt worden; ihr Hauptsitz befindet sich in Warschau. Die Aufgabe der Aktiengesellschaft besteht darin, elektrische Anlagen zu bauen und zu erweitern, Werkstätten für die Herstellung von elektrischen Maschinen einzurichten und den Handel mit elektrotechnischen Artikeln zu organisieren. Das Anlagekapital beträgt 2 Millionen Kr.

(„Dz. Berlinski“, 4. IX. 19.)

Portugal. Banco Nacional Ultramarino hat am 4. August 133333 neue Aktien von je 300 Escudos aufgelegt. Den alten Aktionären wurde das Vorrecht eingeräumt, auf je eine alte eine neue Aktie zu zeichnen; diejenigen, die nicht von ihrem Vorzugsrecht Gebrauch machten, sollten einen Bonus von 37½ Escudos erhalten. Die Ausschreibung hatte großen Erfolg und konnte vor der festgesetzten Frist geschlossen werden. („Lloyd“, 16. VIII. 19.)

Das Privilegium dieser Bank für die Notenausgabe in den Kolonien ist um 25 Jahre verlängert worden.

(„Semana Financiera“, 15. VIII. 19.)

Der Finanzminister hat der Kammer das Budget für das nächste Wirtschaftsjahr vorgelegt; der Voranschlag setzt für die Ausgaben 195420714 Contos, für die Einnahmen 113295358 Contos fest. Die schwebende Schuld beläuft sich auf etwa 495000 Contos.

(„Semana Financiera“, 15. VIII. 19.)

Rumänien. Die Bukarester Zeitung „Argus“ vom 20. August meldet die Ernennung rumänischer Handelsattachés in Prag, Berlin und Washington. Für Berlin ist Herr Ernst Ene ernannt. Die Zeitung „Vittorul“ vom 23. August bezweifelt die Ernennung eines Attachés für Berlin, mit Rücksicht darauf, daß Rumänien seine Beziehungen zu Deutschland noch nicht aufgenommen habe.

Die rumänische Presse beklagt sich über die wirtschaftliche chinesische Mauer, die zwischen Rumänien und Siebenbürgen errichtet worden sei. Die Siebenbürger Rumänen schlössen sich in geradezu verdächtiger Weise ab. Der rumänische Regierungsrat in Siebenbürgen hatte die Ausstellung von Einfuhrerlaubnissen verweigert, die von Personen verlangt worden waren, welche vor dem Weltkriege noch nicht Kaufleute waren und sich bemühen, Waren, die in Rumänien nicht abzusetzen sind, nach Siebenbürgen zu schaffen. Es wird versucht, eine Verständigung zwischen dem siebenbürgischen Regierungsrat und dem rumänischen Industrieministerium herbeizuführen.

Rußland. Zur Förderung des sibirischen Ausfuhrhandels sind die Filiale der National City Bank New York in Wladiwostok, die Staatsbank und Credit Chancellery übereingekommen, die Ausfuhr aus Sibirien zu finanzieren. Die Staatsbank gewährt Rubeldarlehen an die Kaufleute im Innern des Landes, während die National City Bank nach Verladung der auszuführenden Güter im Hafen von Wladiwostok auf diese Vorschüsse von 50—80 v. H. des rechnungsmäßigen Wertes gewährt. Falls die sibirischen Kaufleute ihre Waren unkonsigniert senden müssen, trifft die Bank Vorsorge für den Umsatz und die Beaufsichtigung des Verkaufs der Waren in Amerika.

(„Journal of Commerce“, 8. IX. 19.)

Schweden. Das Gesetz über ein staatliches Einfuhrmonopol wurde von beiden Kammern des Reichstages in der vom Sachverständigenkollegium vorgeschlagenen Form für ein Wirtschaftsjahr angenommen. Nach Ablauf dieses Jahres sollen zum Schutze der schwedischen Getreideproduktion bewegliche Zölle auf ausländisches Getreide eingeführt werden. (Nachr. f. H., I. u. L., 6. IX. 19.)

Die Lage der schwedischen Eisenindustrie. Im zweiten Vierteljahr 1919 betrug die Eisenausfuhr nur 57900 Tonnen, gegen 109400 Tonnen im gleichen Zeitraum 1918. Am stärksten ist der Rückgang in Roheisen (von 54900 auf 23100 Tonnen). Gebessert hat sich die Ausfuhr von Röhrenmaterial, Platten, Nägeln und Stiften, eine Tatsache, die, wenn sie auch auf die Endzahlen keinen großen Einfluß hat, doch darauf hindeutet, daß die Wiederaufbauarbeit eingeleitet ist und damit auf eine Besserung am Eisenmarkt gehofft werden kann. Der Monat Juli zeigt insgesamt eine Ausfuhr von 23000 Tonnen. Diese Erhöhung, die hauptsächlich in Walzeisen und Stahl ihre Ursache hat, hemmte den Preisfall, und es konnte sogar für die wichtigeren Walzwerkprodukte eine kleine Preiserhöhung erzielt werden.

Die gegenwärtige Marktlage wird im Bericht des Eisenhüttenvereins folgendermaßen gezeichnet: Die Preislage ist im August unverändert geblieben, hinsichtlich des Orderzugangs trat eine Flauheit ein. Am schlimmsten ist die Lage immer noch bei den für die Ausfuhr arbeitenden

Hochöfen. Diese, wie überhaupt die meisten Eisenwerke, arbeiten nach wie vor mit Verlust oder höchstens ohne jeden Gewinn. Eine Herabsetzung der Produktionskosten ist bis auf weiteres infolge der hohen Preise für Kohlen und andere Rohstoffe ausgeschlossen. Im Gegenteil hat in den letzten Tagen durch die neuen Tariferhöhungen der Eisenbahnen eine Steigerung stattgefunden. Die Einfuhr von Eisenfabrikaten ist mit 26300 Tonnen im zweiten Vierteljahr 1919 gegen 27800 Tonnen 1918 im großen und ganzen gleichgeblieben. Bemerkenswert sind die geringen Zahlen für Baueisen, was mit der mangelnden Lieferungsfähigkeit der deutschen Werke zusammenhängen dürfte. Eine bedeutende Menge Eisenbahnschienen und ein Posten verzinnter Platten wurde eingeführt. Der Juli weist auch in der Einfuhr gestiegene Zahlen auf, besonders an Eisenbahnschienen und Platten. Auch die Ausfuhr von Eisenerz betrug im zweiten Halbjahr 1919 mit 635000 Tonnen nicht ganz die Hälfte der von 1918. Die niedrigste Zahl wies der April mit nur 92000 Tonnen auf. Alsdann trat indessen eine Besserung ein, die so weit fortschritt, daß die Verschiffung von Eisenerz im Juli auf 483000 Tonnen gesteigert werden konnte. („Svensk Handelstidning", 29. VIII. 19)

Der Außenhandel im ersten Halbjahr. Wie aus den Berechnungen von „Svensk Handelstidning", die sich auf die Quantitätszahlen des Handelskollegiums und die Durchschnittspreise von 1917 gründen, hervorgeht, war die Handelsbilanz im ersten Halbjahr 1919 in hohem Maße passiv, indessen macht sich die Neigung zu einer Besserung bemerkbar. Der Einfuhrüberschuß im Juni betrug bereits nur noch 43,2 Millionen Kronen gegen 69,2 Millionen Kronen im Mai und 83,2 Millionen Kronen im April. Dieses Ergebnis wurde nicht nur durch eine Verringerung der Einfuhr erzielt, sondern auch durch eine Vergrößerung der Ausfuhr. Im ersten Halbjahr 1919 betrug die Einfuhr 727,9 Millionen Kronen, die Ausfuhr 456,2 Millionen Kronen, der Einfuhrüberschuß 271,7 Millionen Kronen. Die entsprechenden Zahlen für den gleichen Zeitraum 1918 sind: Einfuhr 350,8 Millionen Kronen, Ausfuhr 528,8 Millionen Kronen, Ausfuhrüberschuß 178 Millionen Kronen. Auf die einzelnen Warengruppen verteilt sich die Ausfuhr in den ersten sechs Monaten folgendermaßen:

	1918	1919	Zu- bzw. Abnahme
Landwirtschaftl. Erzeugnisse	20,9	19,3	— 1,6
Holzwaren	137,3	136,7	— 0,6
Papier und Papiermasse . .	140,1	105,3	— 34,8
Mineralien u. dgl.	36,9	27,5	— 9,4
Metalle und Metallwaren . .	123,2	93,1	— 30,1
Maschinengeräte u. dgl. . .	66,3	69,4	+ 3,1
Verschiedenes	4,1	4,9	+ 0,8
Insgesamt	528,8	456,2	— 72,6

(„Svensk Handelstidning", 27. VIII. 19.)

Gegenwärtig weilt der Attaché im Handelsministerium Denikins, Fürst Kudascheff, in Stockholm, um Handelsbeziehungen zwischen Schweden und den von General Denikin besetzten Gebieten in Südrußland herzustellen. Der Fürst erklärte, daß ein Warenaustausch zwischen Südrußland und Schweden leicht organisiert werden könne. Petroleum, Benzin, Tabak, Flachs, Hanf und Pottasche sind die hauptsächlichsten Produkte, welche die Regierung Denikins ausführen kann. Sie braucht dagegen Maschinen verschiedener Art, vor allem für die Landwirtschaft, Werkzeug usw. Da die Regierung Denikin zur Bezahlung nicht über ausländisches Geld verfügt und das in Rußland gangbare Geld bei dem ungünstigen Kurs nicht als Zahlungsmittel für das Ausland verwenden will, kann nur von einem Tauschverkehr die Rede sein. Der Anfang wurde schon gemacht. Ein mit Produkten aus dem von Denikin besetzten Gebiet beladener Dampfer ist bereits vom Schwarzen Meer nach Gotenburg abgegangen. („Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning", 27. VIII. 19.)

Türkei. Der Opiummarkt in Smyrna ist über 6 Wochen lang still gewesen, aber in den letzten 5—6 Tagen haben ortsangesessene Spekulanten 15 Kisten feines Drogistenmaterial zu Preisen, die je nach Qualität zwischen 15 und 20 sh schwankten, gekauft. Ankünfte von der neuen Opiumernte sind bisher nicht auf den Markt gekommen. In den tiefliegenden Landstrecken ist in diesem Jahr sehr wenig Mohn gesät worden. Man ist daher auf die hochgelegenen Bezirke angewiesen, in denen die Ernte 4 oder 6 Wochen später zur Reife gelangt.

(„The Near East", 1. VIII. 19.)

II. Asien.

Arabien. Außenhandel Adens 1917/18. Der überseeische Einfuhrhandel belief sich im Jahre 1917/18 auf 8001536 Pfund Sterling, im Vergleich zu 9912563 Pfund Sterling im Jahre 1916/17, während der überseeische Ausfuhrhandel im Vergleich zum Vorjahre, in dem die Ausfuhr 4175309 Pfund Sterling betrug, nur einen Wert von 3429175 Pfund Sterling aufzuweisen hat. Die Hauptabnahme entfällt auf Kohle, Baumwolle, Schnittwaren, Datteln, Drogen und Arzneimittel, Häute und rohe Felle, Kautschuk und Harz, Getreide und Hülsenfrüchte, unverarbeitetes Elfenbein, Metalle, Kraftwagen und Teile davon, Perlen, Lebensmittel, Papier und Spielkarten, Zucker, Seife, Granaten, Tee, Gold und Silber. Der Handel mit Kaffee, Baumwollzwirn und Garn, Färbe- und Gerbstoffen, Jutesäcken, Wachs, Postartikeln, Salz, Samen, Gewürz und Tabak steigerte sich. Bei den vier letztgenannten Waren nahm die Ausfuhrmenge ab, während der Wert stieg.

(„The Near East", 8. VIII. 19.)

China. Während China vor dem Kriege große Mengen von Weizenmehl einführte, hat es während des Krieges seine eigenen Hilfsquellen erschlossen und begonnen, einen Ausfuhrhandel in Weizenmehl zu entwickeln. Im Jahre 1917 wurden nach „Commerce Reports" 500000 Barrels in Weizenmehl ausgeführt. Die Hälfte etwa ging nach Rußland. Dem Bericht der chinesischen Seezollverwaltung über den Außenhandel des Jahres 1918 ist folgendes zu entnehmen:

Jahr	Netto-Einfuhr nach China H. K. Taels	Ausfuhr aus China H. K. Taels	Zusammen H. K. Taels	Zoll-einnahmen H. K. Taels	Ein- u. ausklarierte Tonnage in Reg.-tons
1913	470162557	403305546	978468103	43969853	93334830
1918	554983082	485883031	1040776113	36345044	80247706

Die hauptsächlichsten Einfuhrartikel des Jahres 1918 waren:

	H. K. Taels
Baumwollwaren	151380423
Wollwaren	3201329
Verschiedene Textilwaren	5037237
Metalle und Mineralien .	37637111
Verschiedenes	355002030

Die Hauptausfuhrartikel des Jahres 1918 bestanden aus:

	Pikul	H. K. Taels
Bohnenkuchen . .	16366854	29882829
Soyabohnen . . .	6371111	14339023
Rohbaumwolle . .	1292094	37887337
Zinn	145817	11009067
Bohnenöl	2277167	24981249
Seide	366512	106310289
Schafwolle	318036	10276772
Tee	404217	14066872
Häute und Felle .	395638	13470676
Antimon	273928	2259546

(Nachr. f. H., I. u. L., 8. IX. 19.)

Japan. Arbeitermangel in der Mandschurei. Aus Mukden wird gemeldet, daß die russische Eisenbahnverwaltung in der Nordmandschurei für den Kohlenbergbau 8000 Arbeiter benötigt und diese in der Südmandschurei anzuwerben versucht. Die in japanischem Besitz befindliche, bei Mukden

gelegene Fushummine, die gleichfalls so sehr unter Arbeitermangel leidet, daß die Förderung im laufenden Jahr gegen den gleichen Zeitraum 1918 schon um 300 000 Tonnen zurückgeblieben ist, gerät durch dieses Eindringen der russischen Werber in ihr Interessengebiet in große Verlegenheit und hat die japanischen Behörden um amtliche Intervention gebeten.

Niederländisch-Indien. Im Mai 1920 soll in Batavia ein Kongreß von Ingenieuren abgehalten werden, der den Zweck verfolgt, die technische Entwicklung Ostasiens zu fördern. („The Indian Textile Journal", IV. 19.)

III. Afrika.

Algerien. Ausnutzung der Grasart „Diss" zur Papierfabrikation. Das „Diss" ist eine der wertvollsten Grasarten Algeriens und besonders zur Papierfabrikation verwendbar. Es wächst hauptsächlich an den steilen Abhängen der Berge und verhindert durch seine tiefgreifenden Wurzeln das Rutschen der Hänge. Die Eingeborenen kennen die wertvollen Eigenschaften dieser Grasart für die Industrie und suchen deshalb so viel „Diss" als möglich auf den Markt zu bringen. Da infolgedessen die Gefahr einer Ausrottung besteht, soll das „Diss" durch Gesetz unter die Pflanzen Algeriens aufgenommen werden, die nach Artikel 134 des Forstgesetzes geschützt sind.

(„Dépêche Coloniale", 28. VIII. 19.)

Belgisch-Kongo. Baumwollausfuhr. Aus dem Belgischen Kongo wurden im Jahre 1919 folgende Baumwollmengen nach Belgien eingeführt: mit dem Dampfer „Albertville" am 7. März 2918 Kilogramm; mit dem Dampfer „Anversville" am 22. April 8780 Kilogramm; mit dem Dampfer „Albertville" am 9. Juni 6128 Kilogramm; „Anversville" (Datum nicht genannt) 34 343 Kilogramm; zusammen 62 169 Kilogramm. Die Erzeugnisse wurden den einzelnen interessierten belgischen Industriellen zum Kauf angeboten. Sie haben Probemuster erhalten und sind jedesmal am Tage vorher von dem Termin des Verkaufs und den zur Verfügung stehenden Mengen unterrichtet worden. Der Vorgang des Verkaufs durch Ausschreiben (vente par soumission) ist der gewöhnliche.

(„Mouvement Géographique", 3. VIII. 19.)

IV. Nordamerika.

Kanada. Nach amtlichen Berechnungen betrug der Wert der Ausfuhr von Papier und Papiermasse in dem am 31. März beendigten Rechnungsjahr 99,25 Millionen Dollar gegen 71,82 im Jahre 1917/18 und 52,97 im Jahre 1916/17. Die Zahlen für die einzelnen Artikel sind folgende (in Millionen Dollar):

	1916/17	1917/18	1918/19
Papier	26,12	37,86	49,16
Chemische Masse	14,03	19,13	30,22
Mechanische Masse	6,37	6,48	4,48
Holz zur Masseherstellung . .	6,44	8,33	15,38

Die Vereinigten Staaten waren die größten Abnehmer, es folgen: Großbritannien, Japan, Australien, Neuseeland.

(„Svensk Handelstidning", 20. VIII. 19.)

Vereinigte Staaten. Der New Yorker Korrespondent der Times stellt einen Vergleich über die amerikanische und englische Kohlenausfuhr an, aus dem sich folgendes ergibt:

Die Kohlenausfuhr der Vereinigten Staaten ist im abgelaufenen Finanzjahr um 25 Prozent gestiegen, so daß dies Land auf der Liste der Kohlenexportländer von der dritten auf die zweite Stelle heraufgerückt ist. Englands Kohlenausfuhr hat sich von 73 400 000 Tonnen im Jahre 1913 auf 37 000 000 Tonnen in den zwölf Monaten, endigend Juni 1919, gemindert. Die amerikanische Ausfuhr, welche im Jahre 1914 etwas mehr als 19 000 000 Tonnen betrug, ist im Jahre 1918 auf fast 26 000 000 gestiegen. Selbst bei Verminderung der Produktion im laufenden Jahre infolge der Abwanderung vieler alliierter Arbeitskräfte aus den amerikanischen Grubengebieten nach Europa wird die amerikanische Produktion in diesem Jahr wahrscheinlich dreimal so groß sein, als die von Großbritannien und vier- bis fünfmal so groß als die irgendeines anderen Landes. Etwa die Hälfte der amerikanischen Produktion wird durch Maschinenbetrieb in den Gruben gewonnen, während in Großbritannien nur ein Fünftel auf diese Weise gefördert wird. Aus diesen und anderen Gründen kann man annehmen, daß Amerika das bedeutendste Kohlenexportland werden wird. (Handelsbl., 22. VIII. 19.)

V. Mittel- und Südamerika.

Argentinien. In einer an den Kongreß gerichteten Botschaft erklärt die Regierung, die Annahme eines Kredites von 200 Millionen Goldpesos an England, Frankreich und Italien für den Ankauf von argentinischen Erzeugnissen zu befürworten. Es ist beschlossen worden, die bei den argentinischen Legationen und Botschaften im Auslande liegenden Goldbestände nach Buenos Aires auf dem Dampfer „Pueyrredon" zu überführen. Diese Goldbeträge betragen in Pesos: Washington 66 355 045, London 34 152 418, Rom 2 842 113, Paris 392 616. Der Goldbestand in der Caja de Conversion betrug am 24. Juli 281 610 797 Pesos.

(„South American Journal", 30. VIII. 19.)

Die argentinische Regierung hat dem Kongreß eine Gesetzesvorlage unterbreitet, wonach erstere ermächtigt wird, eine Innenanleihe von 600 Millionen Pesos aufzunehmen. (Telegramm aus Buenos Aires, 2. IX. 19, Nachr. f. H., I. u. L., 5. IX. 19.)

Bolivien. Aus Rio de Janeiro wird gemeldet, daß die Anglo-Südamerikanische Gesellschaft von Philadelphia, eine Kombination von amerikanischen und englischen Finanzleuten, 4 Millionen Morgen ölproduzierenden Bodens in Nordost-Bolivien gepachtet hat.

Chile. Die Regierung hat ein Angebot der Vereinigten Staaten auf eine Anleihe von 15 Millionen Dollar zwecks Ausbaues der chilenischen Eisenbahnen abgelehnt. Die Bedingungen der Anleihe sollen nicht günstig gewesen sein. („Wall Street Journal", 14. VIII. 19.)

Columbien. Der Haupthafen Columbiens am Atlantischen Ozean Baranquilla hat nach „El Financiero" vom 8. VIII. 19 durch den Friedensschluß einen bedeutenden Antrieb erhalten zur Wiederaufnahme einer Anzahl von Arbeiten, die infolge des Krieges eingestellt oder aufgeschoben werden mußten. Der Handel nimmt ständig zu, und die Umschläge steigen von Tag zu Tag. Auch der Schiffsverkehr hebt sich. — In der Stadt selber entwickelt sich eine lebhafte Bautätigkeit. So waren z. B. im April allein 42 neue Gebäude im Bau begriffen. Eine nordamerikanische Gesellschaft entfaltet im Nordwesten der Stadt eine rege Bautätigkeit, so daß dort in kurzem ein modernes Stadtviertel entstehen wird.

Cuba. Die Regierung hatte bereits vor Beginn des Krieges die Absicht, bei allen Konsulaten eine Dauerausstellung cubanischer Erzeugnisse einzurichten. Dieser Plan wurde indes durch den Ausbruch des Krieges verhindert. Nunmehr nach Einstellung der Feindseligkeiten hat die Regierung ihren alten Plan wieder aufgenommen und trifft bereits die Vorbereitungen zu seiner Verwirklichung. Dem cubanischen Kongreß liegt zurzeit ein Vorschlag zur Bewilligung des nötigen Kredits vor.

(„El Financiero", 8. VIII. 19.)

Mexiko. Eine spanisch-mexikanische Bank soll von Mitgliedern der spanischen Kolonie von Mexiko Stadt mit einem Kapital von 5 Millionen Dollar geplant sein

zwecks Verbesserung der Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern und zur Ausbeutung der mexikanischen Bodenschätze. („Wall Street Journal", 15. VIII. 19.)

Der Staat Coahuila hat eine Verordnung erlassen, wonach alle Industrieanlagen und Fabriken 10 Jahre lang steuerfrei sein sollen. Man will hierdurch fremdes Kapital anziehen und die einheimische Industrie entwickeln.
(„The South American Journal", 16. VIII. 19.)

Venezuela. Der Abgesandte Venezuelas in London, Dr. Santiago Rodriguez, führte in einer Rede vor der Londoner Handelskammer aus, Venezuela könne gut 100 Millionen Einwohner ernähren. Das Land sei besonders reich an Mineralien; eine nordamerikanische Firma habe die Ausbeutung der reichen Kohlenfelder im Westen des Landes übernommen. Es sei mit dieser Firma bereits ein Vertrag abgeschlossen worden zwecks Baues von Eisenbahnen zur Kohlenausfuhr. Weitere ebenso reiche Lager seien kürzlich entdeckt worden; es sei zu hoffen, daß fremdes Kapital die Ausbeute ermöglichen werde.
(„Daily Telegraph", 23. VIII. 19.)

VI. Australien.

Australischer Bund. Aus dem letzten Jahresbericht der Landwirtschaftsabteilung geht hervor, daß der Ertrag der Baumwollernte Queenslands im Jahre 1918 achtzehnmal größer war, als der des Jahres 1914. Der den Pflanzern bezahlte Preis betrug 4 d per lb anstatt 1,65 d. Seitdem die Landwirtschaftsabteilung die Pflanzer durch Errichtung einer Entkörnungsanlage in Brisbane, durch Vorschüsse auf alle der Entkörnungsanlage gelieferte Kernbaumwolle und durch Verkauf der Faser für die Eigentümer unterstützt, hat der Banmwollanbau sich ständig erhöht. Nach dem Wettbewerb der Käufer zu schließen, dürfte es keine Schwierigkeiten machen, alle in Queensland erzeugte Baumwolle in Australien selbst unterzubringen. Um die erstklassige Baumwolle vor Insektenkrankheiten zu schützen, kaufte die Landwirtschaftsabteilung Samen der besten Art von Upland-Baumwolle in Amerika und verteilte ihn unentgeltlich unter die Farmer.
(„The British Australasian", 14. VIII. 19.)

Weltverkehr.

Bearbeitet von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

Berichtigung.

Infolge einer Unachtsamkeit der Druckerei, die verschiedene Notizen zusammenwarf, hat sich im Juliheft auf S. 220 ein grober Fehler eingeschlichen. In der letzten Tabelle dieser Seite ist die letzte Zeile, die sich aufs Jahr 1919 bezieht, zu streichen, da die Zahlen dieser Reihe, wie übrigens aus dem nachfolgenden (allerdings durcheinandergewürfelten) Text hervorgeht, sich auf die am 31. März auf Stapel liegenden, nicht die fertiggestellten Schiffe bezog.

I. Landverkehr.

Europa.

Neue Verkehrspläne Schleswig—Dänische Inseln. In Dänemark plant man neue, kürzere Verkehrslinien mit Hamburg. Man rechnet dabei allerdings schon fest damit, daß Flensburg wieder dänisch wird. In diesem Falle will man die alte Verbindung über Fredericia ersetzen durch ein Trajekt Flensburg—Faaborg mit Anschluß nach Nyborg. Weiter planen die Dänen den Bau einer Bahn von Kolding nach Flensburg. (Berlingske Tidende.)

Internationale Eisenbahnlinien über Böhmen? Die Regierung der tschecho-slowakischen Republik befaßt sich mit dem Plane, eine internationale Eisenbahnverbindung zwischen West- und Osteuropa über Böhmen auf der Linie Paris—Straßburg—Nürnberg—Prag—Warschau—Rußland[1]) zu errichten. Weiter bereitet sie eine zweite internationale Linie über Böhmen vor: Ostende—Magdeburg—Prag—Pardubitz—Preßburg—Balkan.
(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verwalt., 23. VIII. 19, S. 665.)

Eine Bahn ins Grödental von 31 km Länge, die von Klausen an der Südbahn (571 m hoch) ausgeht und sich bis zu dem 1594 m hoch gelegenen Plan erstreckt, ist im Kriege zu militärischen Zwecken schon 1916 gebaut und 1917/18 noch mannigfach ausgestaltet worden. Die Linie weist 0,76 m Spurweite auf; sie ist als Adhäsionsbahn mit 50‰ Maximalsteigung gebaut. Der Betrieb ist auch im Winter aufrechterhalten worden. Die Fahrzeit dauert drei Stunden. Elektrisierung ist in Aussicht genommen. Die Bahn dürfte für den Touristenverkehr hohe Bedeutung erlangen. (Hans Barth: „Die Bahn ins Grödental" in den „Mitteil. des Dtsch. u. Österreich. Alpenvereins", 31. VII. 19, S. 81.)

Italienische Pläne zur Ablenkung des Gotthardverkehrs auf die Brennerlinie. Italien dürfte nach Ausdehnung seiner Grenzen bis zum Brenner die Absicht verfolgen, diesen zur Hauptader seines Verkehrs mit Deutschland und Österreich zu machen, den Verkehr von der Gotthardlinie dorthin abzulenken und den Plan eines Tunnels unter dem Splügen, der seit 50 bis 60 Jahren beiderseits der Alpen befürwortet wurde, aufzugeben. Der Brennerverkehr soll nach Genua einmal über Verona, Mantua, Cremona und Piacenza geleitet werden, was die Verbesserung und Verbindung einiger vorhandener Strecken bedingen würde. Da dadurch Verkehr von Mailand ferngehalten wird, soll es dafür und für die Aufgabe des Splügenplans durch den Bau einer direkten Linie durch das Veltlin entschädigt werden, die in Sterzing auf die Brennerlinie stößt. So würde sich Italien für den Gotthardvertrag schadlos halten, der jetzt, wie im deutschen Friedensvertrage vorgesehen, abgeschafft werden soll. — Diese Nachricht wird unter Vorbehalt gegeben, denn die neue Linie durchs Veltlin nach Sterzing könnte sich in ihrem oberen Ende als ebenso kostspielig und weniger nutzbringend als der Splügentunnel herausstellen. Auch fehlt es Italien für beide Projekte an Mitteln. (Economist, 5. VII. 19.)

Die Elektrisierung der Gotthardbahn dürfte auf der Strecke von Erstfeld bis Bellinzona 1920, bis Chiasso 1921 vollendet sein. Die Gesamtkosten, die erst auf 38 Millionen Franks veranschlagt waren, sollen sich jetzt auf 85 Millionen Franks stellen. (Perseveranza, 1. VIII. 19.)

Die Eröffnung des elektrischen Betriebs auf der Strecke Brig—Sitten ist im August erfolgt.
(Schweiz. Verkehrs-Korr. Nr. 12.)

Elektrisierung belgischer Bahnen. Der belgische Eisenbahnminister hat einen Vorschlag über Einführung der elektrischen Zugförderung angenommen, die zunächst auf den Strecken Brüssel—Antwerpen, Brüssel—Luxemburg und Brüssel—Ostende eingerichtet werden soll. Die Arbeiten sollen Anfang nächsten Jahres beginnen.
(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verwalt., 23. VII. 19, S. 575.)

Neue englische Dampffährverbindungen. Die Société Centrale des Ferry Boats übernimmt von der International Railway Co. Ld. deren Rechte auf die Errichtung eines Zugfährendienstes zwischen Newhaven und Dieppe. Die Gesellschaft plant einen ähnlichen Dienst zwischen Harwich und Ostende mit Unterstützung durch die Great Eastern Railway Co. und den belgischen Marineminister. Der weitere Plan eines Dampffährverkehrs eines Hafens am Humber, Hull oder Immingham, mit Gotenburg besteht nach wie vor. Die schwedische Eisenbahnverwaltung

---

[1]) Vgl. hierzu die erste Europa-Notiz der Chronik im vorigen Hefte, S. 268, die hierdurch eine Erweiterung erfährt.

soll eine Dampffährverbindung einem Dampferdienst vorziehen. Die Fähren sollen viergleisig sein und 50 Wagen aufnehmen können, was auf eine Jahresförderung von 120 000 Tonnen hinauskommt.

(Financial Times, 15. VIII. 19.)

Elektrisierung französischer Bahnen zum Zwecke der Kohlenersparnis. Nach einem Bericht des Unterstaatssekretärs Cels verfügt Frankreich über 9 Millionen P.S. natürlicher Wasserkräfte, von denen 1913 nur 750 000 nutzbar gemacht waren. 9 Millionen P.S. entsprechen der Kraft, die jährlich von 78 Millionen Tonnen Kohlen erzeugt werden, während Frankreich vor dem Kriege nur 60 Millionen Tonnen Kohlen verbrauchte! Mit der erwähnten Wasserkraft könnten also alle französischen Bahnlinien betrieben werden. Nach dem Programm werden zunächst 3100 km der Paris-Orleans-Bahn, 2200 km der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und 3200 km der Midi-Bahn elektrisiert. Für die 3100 km der Paris-Orleans-Bahn würden 85 000 P.S. genügen, die Hälfte der in der Dordogne nutzbar gemachten Wasserkräfte. — Für die Elektrisierung der Bahnen sind 1 Milliarde Franks aufzuwenden, für die französischen Bahnen allgemein außerdem 5 Milliarden, ungerechnet 4 Milliarden zur Herstellung des Kanaltunnels und Gibraltartunnels.

(Journal officiel, 3. VII. 19.)

Weiteres Vogesenbahnprojekt[2]). Der französischen Kammer wurde ein Gesetzentwurf betreffend den Ausbau der französisch-elsässischen Bahnlinien unterbreitet. Darin wird u. a. der Bau einer zweigleisigen Bahn zur Verbindung der Bahnstrecken Remiremont—St. Maurice und St. Maurice—Bussang mit der Station Krüth im St.-Amarin-Tal vorgeschlagen, um eine doppelgleisige Verbindung Remiremont—Mülhausen zu erhalten, welche die Strecke Nancy—Mülhausen um 50 km verkürzen würde.

(Schweiz. Verkehrs-Korr.)

Ein neuer Alpentunnel zwischen Frankreich und Italien ist geplant. In einer Besprechung des französischen Studienausschusses für neue Alpenbahnen mit dem Bauenminister entschied man sich einstimmig für den Bau einer Bahn zwischen Briançon und Oulx zur besseren Verbindung von Marseille und Turin.

(Schweiz. Verkehrs.-Korr.)

Elektrisierung italienischer Bahnen zum Zwecke der Kohlenersparnis. Es ist die Elektrisierung von 6000 km Bahnlänge geplant. Im Anschluß daran sollen die beiden Hauptlinien des Landes als durchgehende Strecken mit elektrischem Betrieb eingerichtet werden: die Strecken Turin—Verona-Tricst und Mailand—Rom—Neapel—Reggio-Calabria. Man hofft, auf diese Weise 2½ Millionen Tonnen Kohlen ersparen zu können. — Folgende Strecken sind für die Elektrisierung in Aussicht genommen:

Lombardei und Piemont.

Susa—Bussoleno—Turin—Ronco	282 km
Ovada—Sampierdarena	40 „
Genua—Spezia	89 „
Vado—S. Giuseppe	28 „
Voghera—Mailand—Chiasso	112 „
Turin—Mailand	140 „
Mailand—Piacenza	69 „
Gallarate—Arona—Domodossola	81 „
Cloa—Mondovi—Fossano—Profarello	80 „

Venetien.

Mailand—Verona	149 km
Bologna—Verona—Trento—Brenner	365 „
Verona—Venedig	116 „
Maestre—Triest	146 „
Maestre—Udine—Tarvis	221 km
Bologna—Padua	123 „
Tricst—Görz	109 „
Udine—Görz	60 „

Mittelitalien.

Rom—Florenz—Pistoia—Bologna—Piacenza	593 km
Faenze—Florenz	101 „
Bologna—Ancona	210 „
Falconarana—Orte	208 „
Rom—Sulmona	172 „
Spezia—Parma—Pisa	194 „
Rom—Albano—Nettuno	68 „

Süditalien.

Rom—Neapel	216 km
Neapel—Salerno	63 „
Torre—Annunziato—Gragnano	11 „
Neapel—Foggia	197 „
Salerno—Potenza—Taranto	261 „
Battipaglia—Cosenza	230 „
Salerno—Mercato—S. Severino	18 „
Reggio—Calabrien—Paolo	199 „

(Sole, 23. VIII. und 3. IX. 19.)

Die allgemeine Einführung der Normalspur in Spanien wird in Erwägung gezogen. Die aus strategischen Gründen gewählte spanische Breitspur (1,676 cm) erweist sich im Frieden doch als eine empfindliche wirtschaftliche Schädigung des Landes wegen der Unmöglichkeit eines Durchgangsverkehrs. (Arch. f. Eisenbahnwesen, 1919, S. 777.)

Eine Kohlenbahn Ponferrada—Villablino (Spanien) wurde neu eröffnet. (Diario del Comercio, 9. VIII. 19.)

Die Eröffnung des Bahnbetriebs Belgrad—Saloniki ist erfolgt und damit endlich der Eisenbahnanschluß Griechenlands an Mitteleuropa[3]) erreicht worden. Eine noch fehlende Brücke über den San sollte Anfang September fertiggestellt werden. (Board of Trade Journal, 14. VIII. 19.)

Elektrisierung der Bahn Kristiania—Drammen. Der Plan, die verkehrsreiche Bahn Kristiania—Drammen zu elektrisieren, ist seiner Verwirklichung näher gekommen. Die Staatsbahnen haben ein Angebot für die Elektrisierung der Bahn angenommen, das gemeinschaftlich von den drei norwegischen Firmen A. S. Norsk Elektrisk u. Brown Boveri, Norsk Maskinindustri Aktieselskab und A. S. Per Kure eingereicht wurde. Die Hakavikanlage, die fortan die elektrische Kraft für den Betrieb der Bahn Kristiania—Drammen liefern soll, ist die erste, die der Staat baut. Hakavik liegt an der Westseite des Ekersjo unweit Kongsberg und soll nach dem Vollausbau 25 000 HK liefern. Von Hakavik führen zwei Fernleitungen zur Umformerstation in Asker, unmittelbar an der Eisenbahnlinie. Die Umformerstation soll Ende 1920 betriebsfertig sein.

(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verwalt.)

Eröffnung der Eisenbahnverbindung Haparanda—Torneå[4]). Die Brücke über den Torneå ist im großen und ganzen fertig. Die schwedische Spur soll bis Torneå durchgeführt werden. Dagegen soll bis auf weiteres die finnische Spur bis Haparanda nicht verlegt werden. Nachdem die Arbeiten soweit vorgeschritten waren, ordnet die schwedische Eisenbahndirektion den vorläufigen Güterverkehr an zwischen allen schwedischen Stationen und der Station Torneå.

Eisenbahnpläne der russischen Sowjetregierung. Der Oberste Rat für Volkswirtschaft unter dem Vorsitz von L. Krassin beschloß, die in diesem Jahre in Angriff

---

[2]) Vgl. Juliheft, S. 219.

[3]) Vgl. hierzu Jahrg. 1911/12, S. 10; 1912/13, S. 563; 1913/14, S. 19, 263, 434; 1915/16, S. 55; 1916, S. 66.

[4]) Vgl. Jahrg. 1915/16, S. 84; 1916, S. 121.

genommenen Linien Barowitschi—Petrikoffsche Kohlengruben und Okulowka—Scherechowizy möglichst für das nächste Jahr betriebsfertig zu machen und den Bau neuer Linien zu beginnen, soweit der Bürgerkrieg und die immer feindlicher werdenden Bauern es erlauben.
(Sewerskaja Kommuna, 30. VII. 19.)

Die russischen Eisenbahnbetriebskosten unter dem Sowjetsystem, die noch im Jahre 1918 nur 120 000 Rubel je Werst betrugen (vor dem Kriege 11 597 Rubel), sind 1919 auf nahezu 1 Million Rubel gestiegen. Gleichzeitig ist aber die Verkehrsleistung der Bahnen gegen das Vorjahr um weitere 63 Prozent gesunken.
(Ekonomitscheskaja Shisnj, Juliheft.)

Asien.

Der Bau der Szetschuanbahn, die ein Gebiet von 20 000 Qu.-miles mit 50—60 Millionen Bewohnern dem Weltverkehr erschließen wird, soll in der Station Singyangtschou der Peking-Kanton-Bahn beginnen und über Singyangfu—Yünyang—Hinganfu—Tschusien—Schunking und Schengfu führen. Mehrere Alternativprojekte liegen vor; eine Reihe von Zweiglinien ist geplant.
(Geographical Review, New York, Märzheft 1919, S. 184.)

Amerika.

Neue Bahnbaupläne in Mexiko. Ein Gesetzentwurf der mexikanischen Regierung empfiehlt den Bau folgender neuer Bahnlinien: 1. von einem Punkt zwischen Magdalena und Hermosillo (Señora) nach Ensenada (Niederkalifornien); 2. Peto (Yucatan) nach Bacalar und Santa Cruz (Quintana Roo); 3. Santa Lucrecia (Veracruz) nach dem Staat Campeachy. (Board of Trade Journal, 17. VII, 19.)

II. Wasserverkehr.

a) Seeschiffahrt.

Allgemeines.

Der Stand des Weltschiffsraums nach Lloyds Register. Zum ersten Male seit Kriegsbeginn ist jetzt ein zensurfreies und daher unfrisiertes „Lloyds Register of Shipping" erschienen. Hiernach ist der Weltschiffsraum in der Tat schon größer als vor dem Kriege, doch ist zu berücksichtigen, daß viele Schiffe verbraucht sind und unter normalen Verhältnissen abgebaut worden wären.

Schiffsbestand (in Br.-Reg.-T.):

	Juli 1914	Juni 1919
Dampfer	45 404 000	47 897 000
Segelschiffe	4 050 000	3 022 000
	49 454 000	50 919 000

Aus nachstehender Tabelle sind die Veränderungen in den Dampfer-Handelsflotten der verschiedenen Länder ersichtlich:

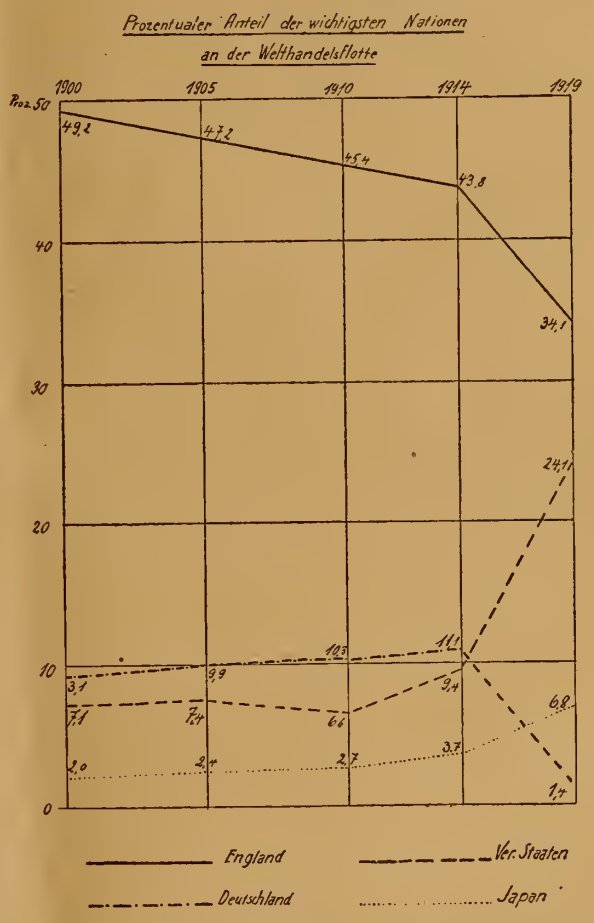
Verluste:

	Bestand in t	Unterschied gegen 1914 in t	in %
England	16 345 000	— 2 547 000	— 13,5
Deutschland	3 247 000	— 1 888 000[5])	— 36,8
Griechenland	291 000	— 530 000	— 64,6
Norwegen	1 597 000	— 360 000	— 18,4
Öst.-Ungarn	713 000	— 339 000	— 32,2
Italien	1 238 000	— 192 000	— 13,4
Spanien	709 000	— 175 000	— 19,8
Dänemark	631 000	— 139 000	— 18,1
Schweden	917 000	— 98 000	— 9,7

Gewinne:

	Bestand in t	Unterschied gegen 1914 in t	in %
Ver. Staaten	11 933 000	+ 6 746 000	+ 130,0
[hiervon 9 773 000 t Seeschiffe (+ 7 746 000 t = + 382,1 %) und 2 160 000 t Binnenseeschiffe (— 100 000 t = — 4,4 %)]			
Japan[6])	2 325 000	+ 617 000	+ 36,1
Brit. Dominions	1 863 000	+ 231 000	+ 14,1
Frankreich[7])	1 962 000	+ 40 000 (?)[7])	+ 2,1
Andre Länder	2 552 000	+ 125 000	+ 5,2
Welt	47 897 000	+ 2 493 000	+ 5,5

(Daily Telegraph, 7. VIII. 19.)

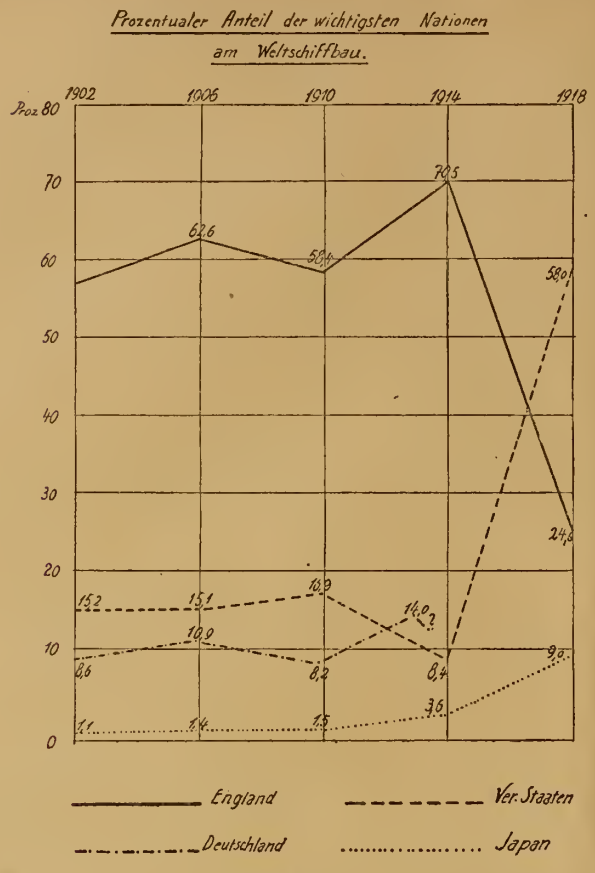


Der Weltschiffbau. Am 30. Juni dieses Jahres lagen 8017767 Tonnen Schiffsraum auf Stapel, d. h. noch 21000 Tonnen mehr als am 31. März. In England wurden 2524090 Tonnen gebaut (+ 269000 Tonnen), in anderen Ländern 5493717 Tonnen (— 248000 Tonnen).
(Financial News, 22. VII. 19.)

[5]) Durch den Versailler Frieden erhöht sich der Verlust auf 4509000 Br.-Reg.-T. = 86,1 %! Nach Philipp Heinekens Angabe im Jahrbuch 1918/19 des Norddeutschen Lloyd, S. 11, wird Deutschland sogar nur 2245 Fahrzeuge mit 501900 Br.-Reg.-T. behalten (darunter Bremen 56900 Tonnen, Hamburg 82500 Tonnen!). Der Verlust betrüge hiernach sogar 4732000 Tonnen = 90,3 %!
Schriftleitung.

[6]) Vgl. die abweichende Statistik auf S. 305.

[7]) Lloyds Angabe, daß Frankreichs Handelsflotte 1914 kleiner als heute war, widerspricht nicht nur seinen eignen früheren Angaben (1913: 2319438 Tonnen) sondern auch den Klagen in der französischen Kammer, wonach der Bestand der französischen Handelsmarine seit 1914 von 2,44 auf 1,5 Millionen Tonnen zurückgegangen ist.
Schriftleitung.



Europa.

Der Plan eines dänischen Nordostsee-Kanals als Konkurrenz zum deutschen Kaiser-Wilhelm-Kanal wird in Dänemark erörtert. Voraussetzung für die Verwirklichung des Planes ist, daß Flensburg bei der Volksabstimmung dänisch wird. Der Kanal soll von Flensburg oder Aabenraa nach Listerdyl an der Westküste Schleswigs führen. Man erhofft von ihm, da er zur schwedischen Küste und zum Nordausgang der Nordsee angeblich günstiger liegt als der deutsche Kanal, eine Ablenkung des Verkehrs aus dem Kaiser-Wilhelm-Kanal auf dänische Gewässer. (Prof. Steensby in „Berlingske Tidende"). — Der Plan erscheint, so bestechend er auf den ersten Blick anmutet, durchaus utopisch. Der wichtigste Durchgangsverkehr, der vom Ärmelkanal kommt, bleibt natürlich dem südlicheren Kieler Kanal treu; der direkte Ozeanverkehr aber wird kaum den abgabenfreien Weg durchs Skagerrak in die Ostsee zugunsten eines engen Kanals aufgeben. Dazu wären dem Flensburger Kanal im Osten die dänischen Inseln mit ihren wenig gut fahrbaren Meerengen vorgelagert, während er im Westen ins Wattenmeer münden müßte, wo sich nur mit gewaltigen Kosten ein Schiffahrtsweg offen halten ließe. Es hat den Anschein, als sei der wirtschaftlich ganz unmögliche Plan nur in die Öffentlichkeit geworfen worden, um in Flensburg Stimmung für den Anschluß an Dänemark zu machen.

Eine holländische Dampferlinie Hamburg—Britisch-Indien ist von der Reederei van Ommeren gemeinsam mit der Holland-Amerika-Linie geplant. Der erste Dampfer soll im Oktober abfahren. (Schiffahrts-Ztg., 9. VIII. 19.)

Zeebrügge als Seehafen. Der belgische Minister für die öffentlichen Arbeiten erklärte in der Kammer, daß der schon von Leopold II. geplante, bisher wenig geglückte Ausbau von Zeebrügge als Seehafen für transatlantische Dampfer wieder aufgenommen würde.

(Wirtschaftsdienst, 8. VIII. 19, S. 617.)

Der Stand der englischen Handelsflotte betrug laut einer Auskunft des englischen Handelsministers am 31. Mai 1919:

3180 Dampfer von mindestens 1600 Br.-Reg.-T.
461 „ „ 1000–1600 „ „ „
510 „ „ 500—1000 „ „ „

(Ebendort.)

Der englische Küstenverkehr zwischen englischen Häfen ist von 71381720 Tonnen im Jahre 1914 auf 35470337 Tonnen 1918 zurückgegangen. (Times, 12. VII. 19.)

Direkter Dampferverkehr Irland—Frankreich. Die Handelskammer von Dublin trifft Vorbereitungen, um eine direkte Dampferlinie zwischen Irland und Frankreich einzurichten. (Agence économique et financière, 19. VIII. 19.)

Schiffahrtslinie Frankreich—Kanada. Die „Compaguie Générale Transatlantique" und „Canadian Steamship Co." haben eine „Canadian Transatlantique" für den Passagier- und Frachtverkehr zwischen Frankreich und Kanada eingerichtet.

Die Verkehrssteigerung der französischen Häfen im Kriege ergibt sich aus nachstehenden Ziffern. Es betrug der Verkehr in Millionen Netto-Reg.-T.:

	1913	1918		1913	1918
Bordeaux . . .	3,2	5	La Rochelle . .	1,5	3,4
Boulogne . . .	0,7	1,9	Le Havre . . .	2,7	5,8
Brest	0,9	0,9	Nantes	2	2,2
Calais	1	2,6	Rouen	5,1	10
Cherbourg . . .	0,2	0,8	Saint Nazaire .	1,5	3,4
La Pallice . . .	0,5	1,3			

(Deutscher Außenhandel, 20. VII. 19.)

Neuregelung des Triester Schiffsverkehrs. Nach einer Mitteilung der Münchner Agentur des Lloyd Triestino (früherer Österreichischer Lloyd) ist der Schiffsverkehr ab Triest nach der Levante, Indien und Australien wieder aufgenommen worden. Es kommen zurzeit folgende Linien in Betracht: Eillinie nach Alexandrien vierzehntägig; Postlinie nach Venedig, Brindisi, Korfu, Canea, Alexandrien, Pord-Said, Jaffa, Haifa, Beirut, Tripolis, Alexandrette, Mersina, Larnaca, Adalia, Rhodus, Smyrna, Dardanellen, Konstantinopel, Dardanellen, Mudros, Saloniki, Piräus, Patras, Korfu, Valona, Brindisi, Bari; Linie nach Indien und Australien. (Schiffahrts-Ztg., 16. VIII. 19, S. 4.)

Neue italienische Hafenpläne. Für die Erweiterung des Hafens von Bari hat die italienische Regierung einen Kredit von 95 Mill. L. erhalten. (Schiffahrts-Ztg., 26. VIII. 19, S. 4.) — Weiter plant sie zur Förderung der Beziehungen mit dem Orient Cotrone zum Hafen auszubauen, wofür ein Betrag von 20 Mill. L. ausgesetzt ist.

(Agence économique et financière, 19. VII. 19.)

Die Entwicklung des Hafenverkehrs Kopenhagens im Kriege gestaltete sich, wie folgt:

	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Zahl der Dampfer	1690	1879	1492	1346	773	763
„ „ Segler usw.	4999	4221	4098	3305	1701	1046
Dampfer-Tonnage	1480203	1355710	1298210	1098911	510501	451446
Andere Tonnage	321096	251981	250074	205807	199006	72817

(Veröffentlichung der Kopenhagener Freihafen-Ges.)

Eine neue norwegische Dampferlinie Norwegen—New York—Südamerika—Konstantinopel soll demnächst eröffnet werden. (Schiffahrts-Ztg.)

Eine neue finnische Dampferlinie Helsingfors—Hull ist von der Finska Ängfartygsaktiebolaget eröffnet worden. Die Dampfer verkehren an jedem 10. Tag.

(Schiffahrts-Ztg., 9. VIII. 19, S. 5.)

Asien.

Schwedischer Seeverkehr nach Sibirien. Eine neue direkte Dampferlinie wurde ab Gotenburg zur Mündung des

Ob errichtet. Der erste Dampfer ging am 5. August von Göteborg ab. Seine Ladung, schwedische Industriewaren, wird bei Nasehodka an der Mündung des Ob in Leichter und andere kleinere Fahrzeuge gelöscht und den Fluß hinauf befördert, wo sie von der Regierung Koltschaks übernommen werden. Als Rückfracht wird eine volle Ladung sibirischer Waren, Häute, Felle, Kupfer, Asbest usw. eingenommen.

(Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, 1. VIII. 19.)

Die Änderungen der japanischen Handelsflotte im Kriege ergeben nach amtlichen japanischen Statistiken eine Gesamtvermehrung um 562 Schiffe und 664 000 Br.-Reg.-T. Vor dem Kriegschiffsbaugesetz von 1917, das ohne besondere ministerielle Genehmigung den Verkauf von in Japan gebauten Schiffen an Ausländer verbot, wurde die Mehrzahl der gebauten Schiffe an Ausländer verkauft. Daher betrug die Vermehrung Ende 1916 gegenüber Ende 1914 nur 335 000 Br.-T., Ende 1918 aber war sie auf 970 000 T. gestiegen (Dampfer 630 000, Segler 340 000 T.) Für die Zeit von August 1914 bis November 1918 ergeben sich folgende Zahlen:

Gewinne	Anzahl	Br.-To.
Neubauten	878	1 236 351
Im Ausland gekauft .	78	122 408
Sonst erworben . . .	50	12 679
Zusammen	1006	1 371 438
Verluste	**Anzahl**	**Br.-To.**
Kriegsunfälle	31	128 417
Sonstige Unfälle . . .	165	165 200
Verkauft ins Ausland .	184	392 094
Sonstige Verluste . . .	182	21 689
Zusammen	562	707 400

(Economist, 5. VII. 19.)

Neue japanische Dampferlinien sind geplant über die Straits Settlements nach Glasgow und Liverpool (Schiffahrts-Ztg., 26. VIII. 19), nach Italien (Neuer Orient, Bd. V, S. 196) und Hamburg. Am letzteren Verkehr sind die Nippon Yusen Kabushiki Kaisha und die Osaka Shosen Kabushiki Kaisha beteiligt. (Schiffahrts-Ztg., 2. IX. 19, S. 5.)

Bau eines japanischen Innenhafens bei Saishin. Saishin ist, obgleich es für den internationalen Handel erst seit 1908 in Betracht kommt, zu einem recht bedeutenden Ladeplatz mit einem Jahresumsatz von 8 Mill. Yen geworden. Von Saishin geht der Handel nach der südöstlichen Mandschurei. Die Bai von Saishin ist aber diesen Zielen nicht günstig, insofern als die Tiefe der Bai den Anbau von Wellenbrechern zu einem kostspieligen Unternehmen macht, und ohne diese Schutzwälle der Hafen Sturm und Flut ausgesetzt ist. Man ist deshalb dazu übergegangen, in der Nähe der Stadt befindliche Sümpfe auszubaggern und einen großen Innenhafen zu schaffen mit Docks und Gleisanlagen in einer Größe, die für Jahre hinaus jeder Aufwärtsbewegung des Verkehrs genügt.

(Schiffahrts-Ztg., Nr. 74, S. 4.)

Amerika.

Amerikanischer Schiffbau 1919. Im 1. Halbjahr 1919 wurden in den U. S. A. 1176 Schiffe mit 2 072 703 Br.-Reg.-T. gebaut, darunter 371 stählerne Dampfer mit 1 578 026 T. Im 1. Vierteljahr wurden 452 Schiffe mit 833 781 T. fertiggestellt, im 2. 524 Schiffe mit 1 193 922 T. Im Bau waren am 1. Juli 994 Schiffe mit 3 874 143 T., davon 683 Stahlschiffe mit 3 174 542 T.

(Mitteilung des Bureau of Navigation in Washington.)

Das staatliche Schiffahrtslinien-Netz der Ver. Staaten umfaßt 62 Dampferlinien. Auf diesen sind 174 Dampfer mit 1 365 305 d. w. t. tätig. Insgesamt verfügt das U. S. Shipping Board über 829 Schiffe mit 4 248 873 d. w. t.

(U. S. Off. Bulletin, 28. VII. 19.)

Die Eroberung des Europa-Verkehrs durch die amerikanische Schiffahrt macht, nachdem die vereinsstaatlichen Schiffe durch den Krieg wieder konkurrenzfähig geworden sind, rasche Fortschritte. Nach Deutschland sind nicht weniger als 12 Dampferlinien eingerichtet worden (New Yorker Telegramm der „Norges Handels- og Sjöfartstidende" vom 30. VII. 19). Ferner wird von der „International Mercantile Marine Co." ein Passagier- und Frachtenverkehr nach Konstantinopel und Konstanza ins Leben gerufen (Alg. Handelsblad, 29. VIII. 19) und schließlich von der New Yorker National Bank gemeinsam mit W. R. Grace & Co. eine Schnelldampferlinie von New York nach Vigo geschaffen, das die Amerikaner je länger je mehr als ihr ureignes Einfallstor nach Europa betrachten.

(Diario del Comercio, 23. VII. 19.)

Direkter Dampferdienst Chicago—Europa. Am 29. Juli kam in Liverpool der erste direkte Dampfer aus Chicago an. Der neue Dienst arbeitet um 20 Cents je Zentner billiger als der bisher übliche Frachtdienst aus New York, der für die Chicagoer Sendungen die Umladekosten in Kauf nehmen muß. Ein direkter Dampferdienst Chicago-Hamburg soll ebenfalls eingerichtet werden. Die Reise dauert 3—4 Wochen.

(Journal of Commerce, Liverpool, 18. VII. 19.)

Die Freihafen-Bewegung in Amerika. Ungefähr 20 Organisationen, darunter die Handelskammern der wichtigsten Zentren in den Vereinigten Staaten, haben die „Free Zone Association" gebildet, welche bezweckt, Freihäfen in den Vereinigten Staaten einzurichten. Hat Amerika Freihäfen, so werden die Produkte aus den Industrieländern und Kolonialgebieten, welche jetzt nach Europa ausgeführt werden, nach den Vereinigten Staaten kommen und von dort verteilt werden können. Das direkte Ziel der Aktion ist, den Kongreß zur Annahme der Shepheard Bill zu veranlassen, welche denselben Zweck verfolgt. Wird der Plan verwirklicht, so dürfte Europa die Folgen davon erfahren.

(Handelsberichten, Haag, 21. VIII. 19.)

Gesetzliche Regelung des Schiffsverkaufs in den Ver. Staaten. Einem neuen Gesetzentwurf zufolge, der dem Senat vorliegt, dürfen Stahlschiffe, abgesehen von kleinen Fahrzeugen, nur an „Bürger, Firmen oder Mitinhaber aus den Vereinigten Staaten oder an nach den Gesetzen der Vereinigten Staaten gebildete Korporationen" verkauft oder verchartert werden. Das Kapital solcher Konzerne muß stets Bürgern der Ver. Staaten bis zu 60 v. H. des Gesamtkapitals gehören oder von ihnen kontrolliert werden. (Board of Trade Journal, 3. VII. 19.)

Neue italienische Dampferlinie nach dem westlichen Südamerika. Die Transatlantica Italiana und die Società Nazionale di Navigazione haben einen neuen Dampferdienst von Barcelona nach Kolumbien (Sabanilla), Ecuador (Guayaquil), Peru (Callao) und Bolivien (Mollendo) eingerichtet. (Diario del Comercio, 28. VII. 19.)

Australien.

Eine Vergrößerung der Hafenanlagen in Sydney ist erfolgt. U. a. sind 7 große Speicher erbaut worden, deren jeder 80 000 Bushels Weizen fassen kann.

(Schiffahrts-Ztg., 26. VIII. 19, S. 4.)

Neue italienische Dampferlinie nach Australien. Lloyd Sabando hat eine neue Linie nach Australien und im Anschluß daran eine Linie nach Antwerpen zur Einnahme von Waren für Australien eröffnet. (Sole, 5. VIII. 19.)

b) Binnenschiffahrt.

Europa.

Die Internationalisierung der Weichsel, die von der Versailler Konferenz gefordert, von den Polen aber zunächst abgelehnt wurde, ist nun doch vom polnischen Reichstag genehmigt worden. Auch Bug und Narew sollen internationalisiert werden, da sie nach der Ukraine und Litauen hinüberreichen. In polnischen und französischen Kreisen bezeichnet man diese Maßregel als einen weiteren Schritt zur englischen Kolonisierung Mitteleuropas.

Ein internationalisierter Moldau-Main-Kanal wird von tschechischer Seite gefordert. Durch eine große Talsperre am Beraunfluß bei Tirglitz soll dieser Fluß zu einem großen, bis gegen Pilsen reichenden Wasserbecken umgewandelt werden. Von dort gibt es bis zum Neumärker Sattel (zwischen Neumark auf böhmischer und Fürth auf bayerischer Seite) keine großen Schwierigkeiten, um die Wasserscheide vermittels eines Kanals zu überwinden. Durch Fortführung dieses Kanals kann man dann in den Main und damit zum Rhein gelangen. Durch diese Wasserstraße würde Prag auf dem Wege über Nürnberg, Frankfurt und Mainz mit dem Rhein verbunden und dadurch eine Wasserstraße von Prag nach Rotterdam und Antwerpen hergestellt werden. Andererseits ließe sich durch den Rhein-Marne-Kanal eine Verbindung mit Paris und französischen Seehäfen erreichen. (Hrasky in „Narodni Listy".) — Sehr ernst ist das Projekt nicht zu nehmen, da es wirtschaftlich auf mehr als schwachen Füßen steht und niemand zu finden sein dürfte, der die Kosten zu tragen gewillt ist. Der Plan ist anscheinend noch eine Nachwirkung der Kriegspsychose.

Ein Rhein-Seitenkanal Straßburg—Basel gewinnt im Zusammenhang mit dem schon beschlossenen Umbau des Rhein-Rhone-Kanals[8]) immer mehr Wahrscheinlichkeit. Frankreich möchte am liebsten den Rheinverkehr oberhalb Straßburgs völlig für die Schiffahrt sperren und das Wasser des Stroms ganz für Zwecke der elektrischen Kraftgewinnung verwenden, die Schiffahrt dagegen auf den „Groß-Elsässischen Kanal"[9]) hinüberleiten, der von Straßburg nach Mülhausen führt und darüber hinaus sowohl nach Basel wie zur Rhône leiten soll, um so den Verkehr vom internationalisierten Fluß auf eine französische Wasserstraße hinüberzulenken und die Schweiz zu zwingen, ihre überseeische Ein- und Ausfuhr ganz nach Frankreich zu orientieren. Jetzt nun hat der Elsässer Ingenieur Koechlin einen Plan ausgearbeitet, wonach der Rhein bei Kembs, 5 km flußabwärts von Basel, durch ein Stauwerk gesperrt und sein Wasser in einen auf dem elsässischen Ufer anzulegenden Kanal Kembs—Straßburg geleitet werden soll. Der Kanal würde eine Breite von 90 m haben und an Größe dem Suezkanal (?) nicht nachstehen. Die Niveaudifferenz zwischen Kembs und Straßburg soll zur Anlage elektrischer Kraftstationen ausgenützt werden. (Petit Journal, 12. VIII. 19)

Die Rhôneregulierung. Die Rhône soll jetzt bis zur Schweizer Grenze für 1200-Tonnen-Schiffe fahrbar gemacht werden. Auch dieser Plan hängt mit dem in der vorigen Notiz erwähnten Streben zusammen, die Schweiz vollkommen von den französischen Seehäfen abhängig zu machen. — Unklar ist freilich, woher Frankreich bei seinen nichts weniger als guten Finanzen alle die großen Mittel nehmen will, um seine Strombaupläne zu verwirklichen. Schon jetzt sind 3,7 Milliarden Franks für Binnenschiffahrtszwecke ausgeworfen worden.

Ein Ausbau des Cette-Rhône-Kanals ist im Zusammenhang mit dem vorerwähnten Plan zur Eroberung des schweizerischen Außenhandels geplant. Der bisherige Kanal hat eine Länge von 98 km. Die sechs Schleusen haben eine nutzbare Länge von 34,5 und eine Breite von 6,6 m. Die normale Tiefe beträgt 3 m im oberen Teile beim Ausgang nach der Rhône im Bassin von Beaucaire, im Mittellauf durchschnittlich 2 m und im unteren Teile gegen Cette 1,80 m. Eine Vertiefung in diesem unteren Teile ist mit großen Schwierigkeiten verbunden, weil dort die Kanalsohle auf einer 6,8 km langen Felspartie ruht. Im östlichen Teile der Wasserstraße verkehren die Schiffe mit einem Tiefgang von 1,60 m, im westlichen Teile aber gibt es Strecken, die nur mit einem Tiefgang von 1,20 m befahrbar sind. Beim Zusammenflusse der Flüsse [illegible] muß die Schiffahrt bei jedem Hochwasser unterbrochen werden, was durchschnittlich 7—8 Tage jährlich ausmacht.

(Schweiz. Verkehrs-Korr.)

Der Plan des Seehafens Paris taucht wieder auf. Es wird eine Vertiefung der Seine zur Benutzung für 2800-Tonnen-Schiffe vorgeschlagen, um einen direkten Verkehr Paris—London zu ermöglichen.

(Unterstaatssekretär Cels in „Le Progrès", 1. VIII. 19.)

Englische Monopolisierung des Donauverkehrs? Wie es heißt, steht ein englisches Finanzkonsortium in weit vorgeschrittenen Verhandlungen wegen Ankaufs des gesamten Schiffsparkes, der Landungsplätze und Lagerhäuser der Donau-Dampfschiffahrts-, Süddeutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft, der ungarischen und serbischen Schiffahrtsgesellschaften. Die Vertreter des englischen Finanzkonsortiums, das derart ein Monopol der Donauschiffahrt anstrebt, verhandelten in Wien und Budapest. Wie verlautet, steht der Verschmelzung der bestehenden Gesellschaften unter englischer Flagge kein ernstes Hindernis entgegen.

(Mittagspost, Wien, 26. VIII. 19.)

Der Donau-Theiß-Kanal. In den letzten Jahrzehnten sind für den Bau des Donau-Theiß-Kanals zahlreiche Pläne aufgetaucht. Tatsächlich besitzen nur zwei Linien Bedeutung: Budapest—Szolnok und Budapest—Csongrád, deren erstere bedeutend kürzer ist. Für Szolnok kommt in Betracht, daß dieser Ort ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt und Verteilungszentrum des Getreideverkehrs des Alföld ist. Die Csongráder Strecke ist länger, doch ist Csongrád ein wichtiger Wasserstraßenknotenpunkt, da hier die Körös in die Theiß mündet und auch die Marosmündung sich in der Nähe befindet. Ursprünglich war der Bau eines hochgeführten Kanals geplant, zumal sich zwischen Donau und Theiß eine Hügelkette hinzieht, die in der Richtung nach Szolnok 45 bis 50, zwischen Budapest und Csongrád 15 bis 20 Meter hoch ist. Der hochgeführte Kanal sollte stufenweise von der Donau aus auf den Hügelrücken geführt und von dort ebenfalls stufenweise zur Theiß herabgeleitet werden. Das Wasser wäre auf den Hügelrücken hinaufgepumpt worden. Diese Arbeit hätte jedoch namhafte Energie erfordert, so daß man jetzt diesen Plan aufgegeben und sich nunmehr für einen tiefeingeschnittenen Kanal entschieden hat. Dieser Plan geht davon aus, daß, wenn der erwähnte Hügelrücken durchschnitten wird, es möglich erscheint, den Kanal aus der Donau auf natürlichem Wege mit Wasser zu versorgen, zumal der Donauspiegel bei Budapest um 17 Meter höher ist als der Theißspiegel bei Szolnok und um 20 Meter höher als das Theißflußbett bei Csongrád. Die Richtung des tief eingeschnittenen Kanals führt naturgemäß nach Csongrád, da auf dieser Strecke das erwähnte Hügelland niedriger und nur ein Einschnitt von 20 Meter Tiefe erforderlich ist, um den Kanal entsprechend mit Wasser zu versorgen. Ein solcher nach Csongrád geführter Kanal erfordert nicht nur keine Energie, sondern es werden noch 3000 H. P.-Kräfte erzeugt, mit deren Hilfe es möglich erscheint, ein Gebiet von 60 000 Katastraljoch künstlich zu bewässern. Von der Donau aus beginnt der Kanal unterhalb des Soroksárer Donauarmes bei Dunaharassti, berührt die Orte Bugyi, Adacs, Izsák und Kiskunfélegyháza und mündet bei Csongrád in die Theiß. Die gewonnenen 3000 HP Energie sollen dazu dienen, um die längs des Kanals gelegenen Städte und Dörfer mit elektrischer Kraft zu versorgen. Auch werden zwei große Berieselungsanlagen geplant, die eine im Ausmaße von 4000 Katastraljoch unterhalb Budapest, die andere von etwa 56 000 Joch zwischen Csongrád und Szeged. Auf diesen Gebieten soll die intensivste landwirtschaftliche Kultur eingeführt und eine bulgarische Gärtnerei eingerichtet werden.

(Pest. Lloyd.)

Bau eines serbischen Kanals Donau—Saloniki? Angeblich beabsichtigt die serbische Regierung den Bau eines Kanals, der die Donau mit Saloniki verbindet und Ver-

[8]) Vgl. Juniheft, S. 196

[9]) Vgl. vor. Heft, S. 27

schiffungen bis zu 10000 (!) Tonnen Ladung ermöglicht. Der Kanal soll bei dem Dorfe Keverara, wo die Morawa in die Donau mündet, seinen Anfang nehmen, von dort aus der Morawa in Serbien folgen, dann eine Strecke bis zum Wardar gegraben werden, dem Laufe dieses Flusses folgen und schließlich in Saloniki endigen. Die ganze Linie würde 600 Kilometer betragen, der Niveauunterschied auf der ganzen Strecke würde etwa 300 Meter sein und den Bau von 65 Schleusen erforderlich machen. (Lloyd Anversois.) — Der Meldung muß beträchtliches Mißtrauen entgegengebracht werden. Der Donau-Saloniki-Kanal ist schon des öfteren erörtert und zuletzt vor etwa 9 Jahren von amerikanischen Unternehmern in Aussicht genommen worden. Er scheiterte jedoch stets an den schwierigen Geländeverhältnissen. Daß jetzt die serbische Regierung das Problem gelöst haben soll, 10000-Tonnen-Schiffe über den Balkan hinweg zu befördern, macht die Nachricht nicht eben glaubhafter.

Asien.

Die chinesische Binnenschiffahrtsflotte bestand 1917 aus 1077 Schiffen mit 76425 Tonnen. Von diesen war aber nur der fünfte Teil in chinesischem Besitz.
(Tijdschrift voor econom. Geographie, 15. VIII. 19, S. 327.)

Amerika.

Eine Schiffseisenbahn mit Drehscheibe ist seit einiger Zeit zwischen dem Illinoisfluß und dem Springsee bei Peoria im Betrieb. Ein dort vorhandener, nur für kleine Schiffe fahrbarer Kanal mußte von einem Deich durchschnitten werden, der zum Schutz ausgedehnter Uferländereien gegen Überschwemmung bei Hochwasser des Flusses errichtet wurde. Eine die Schiffahrt trotz des Deiches ermöglichende Schleuse im Kanal würde sehr hohe Anlage- und Unterhaltungskosten verursacht haben. So entschloß man sich zum Bau einer eigenartigen Schiffseisenbahn, die eine Drehscheibe für den mit einem Schiff beladenen Wagen erhalten mußte, weil die beiden geneigten Ebenen der Bahn in der Höhe des Deiches unter einem Winkel von 135° zusammenstoßen. Die beiden geneigten Ebenen sind je 91 m lang und besitzen eine Neigung von 10 Prozent. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Wasserspiegeln und der Deich- bzw. Drehscheibenhöhe ist 8,25 m.
(Engineering News Record, Bd. 80, S. 355.)

Schiffbarmachung der Flüsse in Paragnay. Der paraguaysche Kongreß hat eine Vorlage angenommen, wonach zur Schiffbarmachung der Flüsse Gesellschaften gebildet werden sollen. Kommt das Unternehmen zustande, so soll ein Schiffahrtsdienst von großen Dampfern eingerichtet werden. Wie versichert wird, sind große Kapitalien bereits vorhanden, um in der nächsten Zeit mit den Arbeiten beginnen zu können. (Financiero, Madrid, 20. VI. 19.)

III. Luftverkehr.

Europa.

Ein Zeppelin-Verkehr Bodensee—Berlin ist am 24. August vom Luftschiff „Bodensee" aufgenommen worden. Wie es heißt, soll dieser Verkehr später bis Kopenhagen und Stockholm erweitert werden.

Ein Flugverkehr Berlin—Dresden—Prag soll demnächst eingerichtet werden. Unternehmerin wird eine sächsische Gesellschaft mit beschränkter Haftung sein mit dem Sitze in Dresden. Die Gesellschaft wird nach Erteilung der Konzession zuerst die Luftverbindung zwischen Dresden und Prag errichten. Die Dauer des Fluges Dresden—Prag wird 75 Minuten betragen. (Prager Tageblatt.)

Flugverkehr in der Schweiz. Anfang Mai wurde ein regelmäßiger Luftpostdienst eingerichtet. Die Post wird seitdem regelmäßig zwischen den folgenden Städten auf dem Luftwege befördert: Dubendorf, Bern, Zürich und Lausanne. Der Dienst wurde bisher jedoch nicht sehr viel benutzt. Es ist eine Gesellschaft geplant, um die hauptsächlichen Städte und Ortschaften des Landes durch einen modernen Luftdienst zu verbinden. Die Gesellschaft will verhindern, daß dieses Unternehmen etwa vom Ausland aufgenommen wird. Hauptsächlich sollen Hydroplane verwendet werden, da die geplanten Hauptstationen an den Seeufern liegen. Im Anfang sind die folgenden 6 Stationen geplant: Genf, Lausannne, Luzern, Lugano, Thun oder Interlaken und Zürich. (Board of Trade Journal, 17. VII. 19.)

Öffentlicher Luftverkehr Paris—London. Am 25. August wurde der Luftverkehr Paris—London eröffnet. Alltäglich geht ein Flugzeug in jeder Richtung. Die Fahrtdauer beträgt 2 Stunden 15 Minuten. (Petit Journal, 25. VIII. 19.)

Eine Luftverkehrs-Linie London—Amsterdam wurde Mitte August dem Betrieb übergeben. Die Flüge finden an jedem 2. Tag statt. Der Preis für den Hin- und Rückflug beträgt für die Person 12 Pfd. Sterling.
(Nieuwe Rotterd. Cour., 12. VIII. 19.)

Die Eröffnung des Luftverkehrs Gotenburg—Stockholm ist Anfang September erfolgt. (Schiffahrts-Ztg., 2. IX. 19.)

Asien.

Eine Flugstation auf der Insel Timor wird im Zusammenhang mit dem geplanten Flugdienst England—Australien angelegt.
(Dtsch. Wochen-Ztg. f. d. Niederlande, 30. VIII. 19, S. 8.)

Afrika.

Ein französisches Luftverkehrs-Netz in Nordwestafrika. Ein Flugdienst besteht seit kurzem zwischen Gabes—Djerba—Zarzis und Ben Gardana in Tunis. General Nivelle ist Ende April von einer Inspektionsreise in Südalgerien und -tunesien zum Zweck der Vorbereitung der Einrichtung des Luftverkehrs nach Algier zurückgekehrt. Es wird die Schaffung eines Luftverkehrsnetzes geplant, das zunächst alle Posten im äußersten Süden verbinden soll, um sich bald bis nach Französisch-West- und Mittelafrika auszudehnen. Die bedeutendste Basis für diesen Verkehr wird der Posten Ain Salah sein, auf halbem Wege zwischen Algier und Timbuktu.
(Der neue Orient, Bd. V, S. 191 und 247.)

Flugpostverbindung mit dem Kongo. Vom „Office belge de colonisation" soll ein regelmäßiger Flugpost- und Passagierverkehr zwischen Kinshasa und Stanleyville eingeführt werden. (Schiffahrts-Ztg., 28. VIII. 19, S. 7.)

Amerika.

Luftverkehrspläne in Brasilien. Der Präsident von Brasilien hat mit Davidson Fuller, Ivas Vasco und Handley Page Ltd. Verträge über Einrichtung eines brasilianischen Luftverkehrs abgeschlossen. (Financial Times, 8. VIII. 19.)

Flugpost in Peru. Die peruanische Postverwaltung hat von amerikanischen und europäischen Firmen Angebote für die Einrichtung eines Luftpostdienstes eingefordert.
(Automobilwelt — Flugwelt, 24. VIII. 19, S. 3.)

IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

Europa.

Öffentliche Funkstellen in Deutschland gibt es zurzeit in Berlin, Hamburg, Königsberg, Hannover, Dortmund, Frankfurt a. M. und Darmstadt; im Bau sind gegenwärtig außerdem Stationen in Breslau, Stettin, Braunschweig und Konstanz. (Tägl. Rundschau, 4. IX. 19.)

Direkte Telephonverbindung Deutschland—Schweden. Die infolge des Krieges abgebrochenen Verhandlungen zur Einrichtung der direkten Telephonverbindung Schweden—Deutschland sind kürzlich wieder aufgenommen worden. Kürzlich sollten Untersuchungen stattfinden, um den geeignetsten Punkt an der schwedischen Südküste festzustellen, an dem das Kabel eingeführt werden soll. Der Zeitpunkt für die Auslegung des Kabels ist noch nicht festgelegt, doch wird mit den Arbeiten bald begonnen werden.
(Schiffahrts-Ztg., 2. IX. 19, S. 8.)

Neue dänische Funkengroßstation. Die dänische Regierung hat beschlossen, in der Provinz Nordseeland sofort den Bau einer großen transatlantischen Station für drahtlose Telegraphie in Angriff zu nehmen und dafür vorläufig einen Betrag von 3 Millionen Kronen ausgeworfen. Die neue Station wird 3 Antennentürme von je 300 m Höhe erhalten. (Mitt. des Reichsbundes dtsch. Technik, No. 28, S. 6.)

Eine zwangsweise Einführung der Funkentelegraphie für alle englischen Dampfer über 1600 t ist durch englische Gesetzesvorlage in Aussicht genommen.

(Times, 30. VII. 19.)

Asien.

Die Fertigstellung einer drahtlosen Sendestation in Malabar (Java) ist kürzlich erfolgt.

(Dtsch. Wochen-Ztg. f. d. Niederlande, 30. VIII. 19, S. 8.)

Amerika.

Verstaatlichung der drahtlosen Telegraphie in den Vereinigten Staaten? Der amerikanische Marineminister Daniels dringt auf die Annahme eines Gesetzes, nach dem die drahtlose Telegraphie zum Staatsmonopol erklärt werden soll. (Schiffahrts-Ztg., 9. VIII. 19.)

Ein zweites amerikanisches Pazifik-Kabel wurde vom Staatssekretär des Handelsamts Redfield lebhaft empfohlen. Es soll ebenso wie das erste, das 1903 verlegt wurde, nach den Philippinen geführt werden und von dort nach anderen Häfen Ostasiens laufen. Man nimmt an, daß sich der amerikanische Handel mit Ostasien und Indien nach Verlegung dieses Kabels verdoppeln wird.

(Wall Street Journal, 17. VII. 19.)

Chronik des Auslanddeutschtums.

Bearbeitet von Dr. Fritz Wertheimer-Stuttgart.

Der Friede von St. Germain stellt das österreichische Deutschtum vor schwere Fragen. Alte deutsche Gebiete sollen ihm verloren gehen, wie z. B. die Stadt Brünn, aus der immer eine wackere Schar von Kämpfern für das Deutschtum dem österreichischen Parlament entstanden ist, Tirol, wo eine Viertelmillion Deutscher der italienischen Besetzung überliefert werden soll, Klagenfurt und Steiermark, wo das Ergebnis der Volksabstimmung unter südslawischem Drucke wohl kaum zweifelhaft sein wird. Demgegenüber ist es für Deutsch-Österreich wenigstens eine kleine Genugtuung, daß das Gebiet Deutsch-Westungarns nach dem Diktat der Entente zu Deutsch-Österreich geschlagen werden soll. Ob das allerdings ganz in Ruhe und Frieden gehen wird, erscheint zurzeit nicht sicher. Die Regierung des Erzherzogs Josef hatte zum Nationalitätenminister den Professor Jakob Bleyer gemacht, von dem das Deutschtum sich wenig Gutes erhoffen mochte, gehörte er doch zu dem engen Kreise von Beamten, die der Magyarisierung kaum irgendwelchen Widerstand entgegensetzten, und stand er doch in heftigem Gegensatze zu dem deutschen Kulturbund, der die wirklich deutschen Interessen auch zur Zeit der Räterepublik wahrnahm. Das Wegfallen des starken, geschlossen wohnenden deutschen Elements in Westungarn wird die Lage der beim ungarischen Staate verbleibenden rund 600 000 Deutschen nicht gerade erleichtern, und es wird nötig sein, scharf darauf zu achten, daß die Minderheitschutzgesetzesanordnungen des Völkerbundes gerade von seiten der zu kulturellen und wirtschaftlichen Übergriffen neigenden Magyaren streng eingehalten werden. Wirtschaftlich sind für das Deutschtum Westungarns und für die Absatzmöglichkeit seiner landwirtschaftlichen Erzeugnisse beim Anschluß an Österreich wohl gute Hoffnungen zu hegen.

Verworrener denn je ist die Lage des Deutschtums im Baltikum, namentlich in Lettland. Die Veröffentlichungen, die in den letzten Wochen von allen interessierten Seiten her in die Presse lanciert worden sind, haben nicht gerade dazu beigetragen, die wirkliche juristische, politische und wirtschaftliche Sachlage dem deutschen Volke klarer zu machen. Fest steht wohl, daß die Regierung des jetzigen Ministerpräsidenten Ulmanis früher, als sie gegen den Bolschewismus Hilfe brauchte, deutsche Soldaten als Kämpfer ins Land sich zu ziehen bestrebte, im Drange der Not auch die Bundesgenossenschaft des baltischen Deutschtums annahm und seinen Wünschen insofern entgegenkam, als sie den deutschen Kämpfern vertraglich Siedlungsland, Siedlungsmöglichkeit und lettisches Staatsbürgerrecht versprach. Das ist eine Tatsache, gegen die die heutige lettische Regierung desselben Herrn Ulmanis nur das eine einwenden kann, daß der Frieden von Versailles alle Rechte der Deutschen im Auslande vernichtet habe. Die moralische Belastung kann aber durch diese juristische Spitzfindigkeit nicht aus der Welt geschafft werden. Allerdings hat das baltische Deutschtum die deutschen Truppen anscheinend dazu benutzt, einen Staatsstreich zur Beseitigung des unangenehmen Herrn Ulmanis durchzuführen, der für einige kurze Zeit einen Herrn Needra zur Herrschaft brachte. Ob die deutschen Truppen und ihre Führer hierzu willig die Hand boten oder ob ihre Unkenntnis baltischer Verhältnisse und ihre Gutmütigkeit hier mißbraucht worden sind, steht dabei nicht fest. Auf jeden Fall hat Ulmanis den Deutschbalten diese Tat nicht vergessen und läßt sie sie jetzt entgelten, wozu er nur allzugern das englische Diktat als Vorwand gebraucht. Immerhin ist die tatsächliche Lage nicht so einfach, wie es erscheinen könnte. Es stehen etwa 10 000 Mann deutscher Truppen noch in Kurland, deren Abtransport die deutsche Regierung zwar zugesagt hat, gegen deren Widerstand, ja zum Teil gegen deren offene Meuterei sie allerdings nur wenig ausrichten kann. Zum Teil sind die deutschen Truppen in ein Detachement Graf Keller übergegangen, das anscheinend von der Entente zur Bekämpfung des Bolschewismus gebraucht werden soll, zum Teil steht die Eiserne Division noch um Mitau herum, und ihr Führer, Graf von der Goltz, bemüht sich vergeblich, sie zum Gehorsam zu bringen. Wird allerdings der bolschewistische Stoß über Pleskau hinaus in seinen Auswirkungen noch gefährlicher, als es heute aussieht, so wird der lettischen Regierung und auch den Engländern, die keine Truppen, sondern nur Offiziere in Lettland haben, wohl bald nichts anderes übrigbleiben, als die deutschen Truppen doch von neuem gegen irgendwelche Zusicherungen zum Kampf gegen den verhaßten Bolschewismus zu bewegen. Jedenfalls muß Kurland als Siedlungsland für deutsche Auswanderer zunächst in unseren Hoffnungen gestrichen werden, und das ist aus den verschiedensten Gründen heraus tief bedauerlich.

In Polen fährt die evangelische Pastorenschaft, soweit sie unter der Führung des famosen Herrn Bursche steht, immer noch fort, antideutsche Politik zu betreiben, in Rußland sucht die Räteregierung Lenins, nachdem es ihr nicht gelingt, offizielle Verbindungen zu Deutschland herzustellen, auf privatem Wege Verhandlungen anzuknüpfen. Sie hat Vertretern in einer kommunistischen Auswandererorganisation, die sich unter außerordentlichem Zulauf in Leipzig gebildet hat, angeblich 3600 qkm Siedlungsland zur Verfügung gestellt, in einem Gebiete allerdings, das seiner Bodenbeschaffenheit nach, dem Urteil von Sachverständigen zufolge, für solche Siedlungen wenig geeignet ist. Immerhin scheint die Räteregierung grundsätzlich der deutschen Auswanderung und Siedlung in Rußland kein Hindernis in den Weg zu stellen, und das ist bedeutungsvoll genug!

Die Nachrichten, die aus der übrigen Welt vorliegen, lassen wenig Veränderungen erkennen. Wenn auch aus

einzelnen Gebieten, wie z. B. aus Argentinien, zu uns gelangende Meldungen doch verraten, daß das Deutschtum wirtschaftlich und organisatorisch den Krieg mancherorts besser überstanden hat, als man ursprünglich befürchten mußte. Eine gewisse Beunruhigung in südamerikanischen Kreisen darf dabei nicht übersehen werden, die entstanden ist, weil unsere Gegner die Gefahr der deutschen Einwanderung in diese Gebiete mit Absicht und Geflissenheit außerordentlich übertreiben. Die deutsche Auswandererpolitik wird in dieser Beziehung vorsichtig und geschickt vorzugehen haben. Auch in Amerika wird mit der deutschen Gefahr beträchtlich agitiert, und es zeigt sich, daß die Arbeit der Entente nach der Besiegung Deutschlands nicht etwa ruht, sondern daß die Entente in außerordentlichem Maße die Auswertung eines militärischen Erfolges durch eine scharfe antideutsche Kulturpropaganda betreibt. Daß sie damit nicht überall Erfolg hat, daß in Japan eine verhältnismäßig kühle Stimmung herrscht, daß China sich weigert, weitere Repatriierungen vorzunehmen, sind kleine Lichtblicke in einem sonst wenig erfreulichen Dunkel.

Die Wiederanknüpfung der zerstörten Handelsbeziehungen durch das Auslanddeutschtum wird erst kommen, wenn es wieder Bewegungsfreiheit und Betätigungsmöglichkeit haben wird. Eine der allerersten Möglichkeiten, ihm diese zu verschaffen, wird die Lösung der Entschädigungsfrage sein. Das Reich ist zur Entschädigung aller derjenigen rechtlich verpflichtet, die ihm einen Gegenwert liefern dadurch, daß die Entente den Erlös der Sequestrationen und Liquidationen auf die von Deutschland zu bezahlenden Kriegsschulden verrechnet. Darüber hinaus ist das Reich zur Entschädigung aber moralisch viel weiter verpflichtet, und beide Arten von Verpflichtungen hat der Reichsfinanzminister Erzberger einer Deputation von Auslanddeutschen gegenüber anerkannt. Er hat eine Milliarde Mark zur Vorentschädigung der Auslanddeutschen zur Verfügung gestellt und hat dabei erfreulicherweise betont, daß die Auszahlung nicht durch eine Behörde, sondern durch die Selbstorganisation der Auslanddeutschen, durch den endlich zustande gekommenen „Bund der Auslanddeutschen“, erfolgen soll. Es werden leider noch manche geheimrätlichen Schwierigkeiten zu überwinden sein, bis dieses Ministerwort in die Praxis umgesetzt werden wird. Aber es ist zu hoffen, daß die unverkennbar höchst gereizte Stimmung der Auslanddeutschen sich etwas beruhigen wird, wenn wenigstens einmal 25 oder 30% der verlangten Entschädigung als Vorentschädigung bezahlt sein werden. Daß diese Entschädigungen nach dem heutigen Stande der Valuta bezahlt werden sollen und nicht der Stand der fremden Währung bei Kriegsausbruch in Rechnung gebracht werden darf, ist bei dieser Gelegenheit anerkannt worden. Die Stimmung der Auslanddeutschen ist ein Moment, das in Deutschland viel zu wenig berücksichtigt worden ist. Sie setzt sich unmittelbar in kulturelle und wirtschaftliche Werte für das Deutschtum um, und man sollte ihr deshalb eine weit eingehendere Beurteilung zuteil werden lassen. Unter solchen Gesichtspunkten gesehen wird der Erfolg oder Mißerfolg der jetzt durch ganz Deutschland betriebenen großen Volkssammlung der „Rückwandererhilfe für Auslanddeutsche“ von großer Bedeutung werden.

Bücherbesprechungen.

Alte Denkmäler aus Syrien, Palästina und Westarabien. 100 Tafeln mit beschreibendem Text. Veröffentlicht auf Befehl von Ahmed Djemal Pascha, Führer der vierten türkischen Armee, Minister der Marine. Berlin 1918. Georg Reimer. Geb. 105 Mark.

Das allen Kriegsschwierigkeiten der graphischen Gewerbe zum Trotz wundervoll ausgestattete Bilderwerk hat türkischen und deutschen Text. Der ungenannte Herausgeber ist der Direktor an den Museen zu Berlin, Geheimrat Th. Wiegand; er hat für dies Buch mit dem ihm eigenen feinen Sach- und Kunstverständnis eine herrliche photographische Sammlung hervorragendster Bau- und Kunstdenkmäler der im Titel genannten Gebiete zusammengetragen. Seine dienstliche Tätigkeit als Hauptmann und Führer des deutschen Denkmalschutz-Kommandos beim Stabe Djemal Paschas hatte ihn wieder einmal in diese ihm so vertrauten Teile des Orients geführt und ihm und seinen Mitarbeitern, von denen besonders Professor C. Watzinger und Dr. K. Wulzinger genannt seien, reiche Gelegenheit gegeben zur Ausübung des Denkmalschutzes und zu gründlichen wissenschaftlichen Arbeiten. Beide Tätigkeiten fanden durch Djemal Pascha und viele seiner Landsleute sehr verständnisvolle Förderung. Die Bearbeitung der wissenschaftlichen Ergebnisse ist schon weit fortgeschritten; mit ihrer Veröffentlichung wird bald begonnen werden. Aber auch schon das vorliegende gemeinverständliche Abbildungswerk bietet durch den ausführlichen beschreibenden Text zu jedem Bilde viel wissenschaftlich Anregendes. Es sind durchweg sehr sachliche und genaue Angaben, die bei allem Kunstverständnis sich von jeglichem Ästhetisieren freihalten und viele wichtigen geschichtlichen und literarischen Hinweise bringen. Das Buch bedeutet damit zugleich eine wirklich wertvolle Gabe für all die Deutschen, welche die schweren Mühen des Krieges im Orient auf sich genommen hatten. Daß das Werk dem Orientalisten, dem islamischen und klassischen Archäologen viel Freude machen wird, ist selbstverständlich. Aber die Sorgfalt in der Auswahl künstlerisch wirkungsvoller Aufnahmen und die Schönheit der Vervielfältigung wird ihm den weiteren Kreis aller Kunstfreunde öffnen. Unter den Urhebern der schönen Photographien seien erwähnt die Expedition Puchstein, die Preußische Meßbildanstalt, Herzfeld, Larsson, Sobernheim und Wulzinger.

Ganz besonders ist das Werk zu begrüßen als eine öffentliche Kundgebung der Arbeit, in deren Dienst es ausgeführt ist. Die Gewissenhaftigkeit und Tatkraft, mit der die deutschen Barbaren hier die Denkmäler des Orients behandelten, reiht sich würdig an das an, was an der mitteleuropäischen West- und Ostfront allen feindlichen Verleumdungen zum Trotz angestrebt und auch in so vielen Fällen erreicht worden ist. Die unvergleichliche Gerissenheit des Pressefeldzugs der Entente hat alle die Fälle, in denen bedauerlicherweise Kunst- und Baudenkmäler den unvermeidlichen Ereignissen des Krieges zum Opfer fielen, deutscher Böswilligkeit zugeschrieben, die eigene Schuld frech geleugnet. Künftige Zeiten werden zeigen, mit welch peinlicher Sorgfalt gerade unsere leitenden Dienststellen sich um die Erhaltung der Kunstschätze der vom Krieg betroffenen Gebiete zugunsten dieser Gebiete bemühten. Ich halte es nicht für ganz angebracht, den Franzosen heute noch das „Brûler le Palatinat“ vorzurechnen; aber das, was heute unter doch nicht mehr ganz kriegsmäßigen Verhältnissen in den von ihnen besetzten linksrheinischen Gebieten vor sich geht, läßt immerhin einen Schluß darauf zu, was sie vollführt hätten, wenn Deutschland der Kriegsschauplatz gewesen wäre. Freilich muß man es im Interesse der politischen Erziehung unserer Volksgenossen fast bedauern, daß es dazu dank der einstigen Tapferkeit unserer Heere nicht gekommen ist.

Doch zurück zu dem vorliegenden Buch! Es ist uns auch deshalb sehr lieb, weil es ein Denkmal ist für das trotz aller Schwierigkeiten vielfach so gute Zusammenarbeiten im Kriege zwischen uns und den Türken. Von den freundlichen, anständigen und ehrlichen Elementen, die auf beiden Seiten in nicht geringer Zahl vorhanden

waren, ist die trennende Kluft der Rassenunterschiede, zu denen für uns die widerstrebende Landesnatur kam, tapfer überwunden worden und hat zu gegenseitiger Wertschätzung geführt. Möge diese gute Saat noch einmal aufgehen!

An dieser Stelle hier muß auch noch eine weitere Seite des Werkes gewürdigt werden. Es wird dazu beitragen, im In- und Ausland bekannter zu machen, welche Schätze auch wirtschaftlicher Natur diese Länder in ihren alten Denkmälern besitzen. Es sind Anziehungspunkte erster Ordnung für die Schar derjenigen, die sich solche Reise leisten können. Zu diesen Leuten werden wir allerdings in den nächsten Jahrzehnten nicht gehören, um so mehr unsere Gegner, zumal die Amerikaner mit ihren unermeßlichen Gewinnen. C. Uhlig-Tübingen.

Georg Engelbert Graf: **„Die Landkarte Europas gestern und morgen."** Verlag Paul Cassirer, Berlin 1919. 271 Seiten.

Ein Versuch, eine „politische Bilanz des Weltkrieges" zu ziehen, in mancher Hinsicht selbständig durchdacht und anregend, aber parteipolitisch einseitig (unabhängige Soz.) mit Zeitungsphrasen operierend, zumal in den Ausführungen des letzten Teils über den Brest-Litowsker Frieden, den „maßlos überschätzten Hindenburg" und den noch immer nicht abgelegten, kindlichen Phantasien über den künftigen Völkerbund.

Telefunken-Zeitung.

Die Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, von der bis zum Kriegsausbruch 1914 durch wertvolle Illustrationen ergänzte Nummern erschienen waren, werden nach fünfjähriger Pause durch drei Hefte, welche die im Kriege mit der drahtlosen Telegraphie gemachten Erfahrungen behandeln, zum Abschluß gebracht und sollen dann in anderer, größerer Gestalt neu erstehen. Bisher sind zwei von den Kriegsnummern erschienen, die die beim Landheer, bei der Marine und den Luftstreitkräften gemachten Erfahrungen auf funkentelegraphischem Gebiet unter Beigabe einer Fülle von schönen Abbildungen zusammenstellen.

Nauen-Nummer der Telefunkenzeitung. August 1919.

Ein 110 Seiten starkes, mit zahlreichen, schönen Abbildungen ausgestattetes Heft der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, das die Geschichte und die wundervollen Leistungen der Großstation Nauen vor und im Kriege in übersichtlicher und ansprechender Weise zusammenstellt.

Siegfried Doerschlag: **„Reicht dem Russen die Hand!"** Ein Buch zum deutschen Aufbau. Berlin 1919. Alex. Grübel Nachf.

Eine sehr empfehlenswerte, kluge Schrift von 72 Seiten Umfang! Doerschlag empfiehlt Deutschland mit einleuchtenden Gründen die „Ostorientierung", die Anlehnung nicht ans bolschewistische, aber an das kommende, wieder erstarkende Rußland. „Nicht Lenin aber Rußland" ist seine Parole. Die Schrift legt überzeugend dar, wie ein wirtschaftspolitisches Zusammengehen von Deutschland und Rußland beide Staaten aus ihrem Zusammenbruch erlösen und zu lichteren Höhen wieder emporführen kann. Daneben rechnet sie scharf ab mit der gegenwärtigen Neigung, „überlebtes verbalhornisiertes Parteigezänk" statt großzügiger Weltpolitik zu treiben, und mit der Weimarer „Schwatzbude für tagestaktische Kleinigkeiten". Sehr beachtenswert sind auch Doerschlags Ausführungen über eine Erneuerung unseres Schulbetriebs; er verlangt, daß auf den Gymnasien Russisch statt Griechisch obligatorisch getrieben werde, daß Spanisch und Türkisch als wahlfreie Unterrichtssprachen eingeführt werden. Das heutige Schulelend kennzeichnet treffend der Satz (S. 20): „Die Konjugation von λύω gilt im Schulkampf auch heute noch mehr wie das beste Wissen in Geographie". Schließlich sei Doerschlags Forderung rühmend hervorgehoben: „Gründung von Archiven und Bibliotheken, die speziell der Auslandkunde gewidmet sind, für das ganze Volk." H.

Grundsätze der Volkswirtschaftslehre. Von Prof. Dr. Robert Liefmann. I. Band: Grundlagen der Wirtschaft. Geheftet 16 Mark, gebunden 18,50 Mark. Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt.

Die theoretischen Arbeiten Prof. Liefmanns beruhen auf einer neuen Erklärung der Wirtschaft, welche diese nicht mehr technisch-materialistisch als „Sachgüterbeschaffung", sondern psychisch als „Nutzen- und Kostenvergleichen" auffaßt. Diese Auffassung und die auf ihrer Grundlage gewonnenen neuen Ergebnisse in der Erkenntnis der wirtschaftlichen Vorgänge werden in dem vorliegenden Werke in systematischer Weise zur Darstellung gebracht. Der I. Band: Grundlagen der Wirtschaft, enthält die allgemeinsten Erörterungen über das Wesen der wirtschaftlichen Vorgänge nach der neuen Auffassung, die sich daraus ergebenden Gesichtspunkte für das Wesen der Volkswirtschaftslehre und ihre Stellung im Kreise der Wissenschaften überhaupt und der anderen „Sozialwissenschaften" im besonderen; ferner eingehende Untersuchungen über das wirtschaftliche Handeln in den Konsumwirtschaften sowohl wie in den Erwerbswirtschaften; endlich den umfangreichsten Abschnitt über die Kosten. Dieser dürfte auch für das praktische Wirtschaftsleben und die Wirtschaftspolitik, namentlich auch für die Besteuerung, große Bedeutung erlangen, da es an einer eingehenden Analysierung der Kosten noch fehlt. Vor allem ist auch auf die neue Auffassung des Kapitals hinzuweisen, die zu einer von den bisherigen Theorien ganz abweichenden Erklärung der Kapitalerscheinungen führt. In den Erörterungen über die Feststellung des Kapitals der Unternehmungen sowie über den Ertragswert (mit einem besonderen Abschnitt über den Ertragswert in der Forstwirtschaft) und über das Vermögen wird den theoretischen Ergebnissen auch gleich mancherlei praktische Anwendung gegeben. Überhaupt ist die ganze Betrachtungsweise des Verfassers weit mehr, als man das bisher kannte, eine privatwirtschaftliche, d. h. sie geht von der Einzelwirtschaft und ihren Zwecken und nicht von einer hypothetischen „Volkswirtschaft" mit eigenen Zwecken aus. Sie vereinigt aber privatwirtschaftliche und volkswirtschaftliche Betrachtungsweise zu einer Einheit. Darin wird die Hauptbedeutung der neuen Lehre für die Weiterbildung der Wissenschaft und für die Praxis bestehen. Eine ausführliche „Zusammenfassung des Gedankenganges" (S. 639 ff.) erleichtert die Übersicht über das ganze wissenschaftliche System.

Bei den gewaltigen Aufgaben, welche in der ganzen Welt nach dem Kriege für das Wirtschaftsleben und die Wirtschaftspolitik bevorstehen, dürfte eine Neubegründung der Wirtschaftswissenschaft und eine systematische Darstellung ihrer Ergebnisse für alle, welche damit verflochten sind, von Interesse sein. Denn bei allen praktischen und politischen wirtschaftlichen Problemen und Forderungen kommt man doch letzten Endes immer auf die allgemeinen wissenschaftlichen Grundlagen, die hier in neuer, aus der Beobachtung geschöpfter Form geboten werden. Außerdem bietet das Buch durch seine eingehende Kritik der bisherigen Lehrmeinungen eine kritische Dogmengeschichte der Wirtschaftswissenschaft von einem klaren und einheitlichen Standpunkt aus. So dürfte es nicht nur für Lehrer und Studierende an den verschiedenen Hochschulen, sondern auch für Handelsschulen, Industrielle, Kaufleute, Leiter wirtschaftlicher Verbände von Interesse sein, darüber hinaus aber für alle diejenigen, die in Fragen des Erwerbslebens und der Wirtschaftspolitik tiefer in die Wirtschaftswissenschaft eindringen und bei ihr die Grundlagen für das Verständnis und die Beurteilung wirtschaftlicher Vorgänge finden wollen.

„Der Wirtschaftskrieg. Die Maßnahmen und Bestrebungen des feindlichen Auslandes zur Bekämpfung des deutschen Handels und zur Förderung des eigenen Wirtschaftslebens." Herausgegeben vom Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Kaiser-Wilhelm-Stiftung. Fünfte Abteilung: Vereinigte Staaten von Amerika. Bearbeitet von Eugen Böhler und Dr. Hans Wehberg. Jena 1919. Kommissionsverlag von Gustav Fischer. X und 568 Seiten. Preis 30 Mark.

Mit dem vorliegenden fünften Bande der unter Harmsscher Leitung herausgegebenen Sammlung über „Wirtschaftskrieg" sind nunmehr alle Entente-Großmächte mit Ausnahme Italiens in ihrer Wirtschaftskriegs-Gesetzgebung und -Führung behandelt. (Die vier vorhergehenden Teile galten England, Rußland, Japan und Frankreich.)

Die ausführliche Darstellung, die die Vereinigten Staaten im Rahmen der verdienstvollen Sammlung gefunden haben, bedarf keiner besonderen Rechtfertigung. Denn mehr noch als das schließliche militärtaktische Retablissement der Entente durch die unverbrauchte, nervenstarke Menschenreserve Amerikas drückte schon zur Zeit seiner Neutralität dessen unerschöpfliche wirtschaftliche Leistungsfähigkeit die Wagschale zu unseren Ungunsten nieder.

Wenn der „Bericht des Verwalters des fremden Eigentums in Amerika" zeigt, wie im rücksichtslos erfolgten Interesse der amerikanischen Industrie seit Ende Oktober 1917 jeder deutsche Anteil an derselben systematisch zerstört wurde, gibt der vorliegende Band des „Wirtschaftskrieg" in seinem ersten, wirtschaftlichen Teil eine genetische Darstellung einiger besonders wichtiger amerikanischer Industriezweige (chemische und verwandte Industrien, Bergbau und Hüttenwesen, metallverarbeitende Industrien, Schiffbau und Baumwollindustrie), wobei es als Hauptaufgabe betrachtet wurde, „die Urteilsfindung nicht im europäischen, sondern im amerikanischen Geistes- und Wirtschaftsleben fußen zu lassen". Diese wohlweise Beschränkung auf eine relativ geringe Anzahl von Wirtschaftszweigen wurde der „Zusammenstellung von mehr oder minder zweifelhaften Nachrichten ohne inneren Zusammenhang" mit Recht vorgezogen. Von diesem Gesichtspunkte aus ist z. B. auf die Verarbeitung der vorliegenden Meldungen über die wirtschaftlichen Expansionsbestrebungen der Vereinigten Staaten in Südamerika, Ostasien und Rußland ganz verzichtet worden.

Ausführlich wurden dagegen die „Maßnahmen und Mittel zur Hebung der Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt" dargestellt in den Kapiteln „Die staatliche Außenhandelsförderung", „Die Hebung der industriellen Leistungsfähigkeit", „Schiffahrt und Schiffahrtspolitik", „Die Expansionstendenzen auf dem Geld- und Kapitalmarkt" und „Amerika als Welthandelsmacht".

Der rechtliche Teil des Buches beschäftigt sich naturgemäß in der Hauptsache mit dem „Gesetz betreffend den Handel mit dem Feind" vom 6. Oktober 1917, das unter außerordentlich reichhaltigen Quellen- und Literaturangaben interpretiert wird. Leider läßt die, sagen wir mal, ins Extrem getriebene wissenschaftliche Gewissenhaftigkeit Wehbergs nicht recht zum Genuß der Darstellung kommen, da sie diese beschwert mit einer Flut von Fußnoten, die mindestens ein Drittel des Raumes einnehmen. Allein Charles Huberichs Buch „The Law relating to Trading with the Enemy" wird sicherlich 50 mal zitiert. Mit dieser Feststellung soll indessen kein Urteil gegen die Zweckmäßigkeit des Verfahrens im vorliegenden Falle ausgesprochen sein. Fußnoten en gros gehören nun einmal zum technischen Apparat deutscher Veröffentlichungen wissenschaftlich-juristischer Art. Jedenfalls muß man auch hier wieder die tiefe, solide Stoffbeherrschung Wehbergs bewundern.

Im ganzen wird das Buch zweifellos dauernden Wert behalten, auch wenn es in Einzelheiten von späteren, auf reicherem, uns noch nicht zugänglichem Quellen- und Nachrichtenmaterial fußenden Darstellungen überholt oder modifiziert werden sollte. A. Morgner-Stuttgart.

Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1918/19. (Der Krieg und die Seeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd. 5. Teil.) Bremen 1919. Kommissionsverlag Franz Leuwer, Buchhandlung, Bremen. 420 Seiten. Preis 15 Mark und 10 Prozent.

Das neuste Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd gibt einen Überblick über die schwerwiegenden Ereignisse des vorigen und des laufenden Jahres bis zur Gegenwart, soweit sie die deutsche Handelsschiffahrt betreffen. Die Wirkungen der Friedensbedingungen auf die Seeschiffahrt und anderen wirtschaftspolitischen Fragen bespricht Generaldirektor Heineken in einem Aufsatz „Vergangenheit und Zukunft". Das Schicksal der deutschen Handelsflotte ist in den wichtigsten Einzelheiten dargelegt. Der deutschen Funkentelegraphie im Weltkriege wird in einem illustrierten Aufsatze gedacht. Die Lohnbewegung der Seeleute 1918/19 schildert der Syndikus des Bremer Reedervereins Th. Kränzlin, die bremische Binnenwasserstraßenpolitik Syndikus Michelau, die Vertreibung der Deutschen aus China ein früherer Inspektor des Norddeutschen Lloyd in Schanghai, Kapitän B. Plaschke, auf Grund eigener traurigen Erfahrungen. Der zweite Teil führt den Leser in den Betrieb des Norddeutschen Lloyd.

Mitteilung der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft.

Die Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft veranstaltete am 2. Oktober in dem Festsaal der Handelskammer einen Diskussionsabend über das Thema: Was wird aus unserer Valuta? Das einleitende Referat erstattete Prof. Dr. Prion. Er führte etwa folgendes aus: Angesichts der bekannten Gründe, die für die Markbewertung im Ausland maßgebend sind, könne man sich über den tiefsten Stand des Markkurses nicht allzusehr wundern. Es sei im Augenblick eine Häufung von Ursachen eingetreten, die den Pendel weit haben ausschlagen lassen. Die Übertreibung, die zweifellos vorhanden sei, werde nachlassen; allerdings würde der Rückgang des Kurses auch zu einer Erhöhung der Preise im Inland führen. Die wünschenswerte Steigerung der Ausfuhr würde erschwert durch die Wirtschaftslage, dann aber auch — was nicht zu übersehen sei — durch die Zwangslieferungen an die Entente. Überhaupt sei in der Zukunft mit einem nur geringen Preisrückgang zu rechnen und im Zusammenhang damit auch auf absehbare Zeit mit einem niedrigen Wechselkurs. Solange nicht eine gewisse Gleichgewichtslage in dem Austauschverhältnis der Volkswirtschaften der einzelnen Länder eingetreten sei, bei der sich Außenhandel und Zahlungsweise auf einer mehr dauernden Grundlage einrichteten, könne auch von irgendeiner Stabilisierung der Wechselkurse nicht die Rede sein. Im

Augenblick hätten die Erörterungen über eine Devalvation der Mark nur akademischen Wert. Dem Redner sei überdies nur bekannt, daß im Reichsfinanzministerium nicht über eine Devalvation, sondern über die Wiederherstellung der Wirtschaft gesprochen werde. Die Befürchtungen des Auslandes, das Devalvation und Staatsbankerott gern in einem Atemzuge nenne, entbehren jeder Grundlage.

Was die viel erörterten Maßnahmen zur Besserung des Markkurses anlangt, so glaubt Prof. Prion nicht an den guten Willen der Entente, uns bei der Schließung des Lochs im Westen behilflich zu sein. Franzosen und Engländer wehren sich zwar gegen die Einfuhr deutscher Waren in ihre Länder, die sie durch die Markentwertung fördern, wollen aber auf die Ausfuhr ihrer Waren nach Deutschland, die zur Entwertung der Mark beiträgt, nicht verzichten. In welcher Richtung deren Absichten liegen, zeigt der mißlungene Versuch des vorgeschlagenen Clearingverkehrs. Die scharfe Entwertung der Mark wird von selbst das Loch im Westen verkleinern, allerdings müsse die Einfuhr der Luxusartikelwaren unterbunden werden. Große Anleihekredite werden nach der Meinung des Vortragenden schwer erhältlich sein. Amerika, das von den Ententeländern bestürmt würde, könne überdies kaum deutsche Anleihen herausbringen. Überhaupt dürfe man die Wirkung einer internationalen Anleihe, die eine Konsolidierung der kurzfristigen Schulden herbeiführe, auf die Gestaltung des Markkurses nicht überschätzen. Wie schon betont, seien die gesamten Wirtschaftsverhältnisse für die Gestaltung der Wechselkurse maßgebend. Dagegen müßten Rohstoffkredite unter Zusammenwirken der beteiligten Branchen gegen die Verpflichtung der Warenlieferungen mit allen Mitteln angestrebt werden. Die Besitzer der Marknoten müßten zur Überzeugung kommen, daß die Marknote nicht mehr Spekulationsobjekt, sondern eine gute Kapitalanleihe sei, die nach und nach in einen höheren Wert hineinwachse. Das allein sei möglich durch den Übergang zur intensiven Arbeit, Beschränkung der Entschädigungslieferungen an die Entente auf das allernotwendigste Maß und Verwendung der heimischen Arbeitskräfte für die Vermehrung der für den Inlandsbedarf und die Ausfuhr notwendigen Güter.

Zum Schluß empfahl Prof. Prion, den Gedanken einer Valutakonferenz zu verwirklichen, nicht etwa wegen der neuen Erkenntnisse, die dabei zutage gefördert werden könnten, sondern vor allem wegen der persönlichen Fühlungnahme der maßgebenden Theoretiker und Praktiker, von der zu erwarten sei, daß dem Mißtrauen gegen Deutschland der Boden entzogen werde. Da auch Frankreich, die neutralen Staaten und selbst England unter den Umwälzungen des neu erwachenden internationalen Waren- und Zahlungsverkehrs zu leiden haben, scheint der Zeitpunkt zu einer Zusammenberufung der Konferenz nicht ungeeignet.

In der sehr ausgedehnten Debatte, die sich an die Ausführungen Prof. Prions schloß, wandte sich u. a. Prof. Hellauer gegen die Ansicht des Abgeordneten Gothein, daß die Vorbedingung einer nachdrücklichen Valutabesserung die Anpassung des inländischen Preisniveaus an die Weltmarktpreise sei. Würde in diesem Falle die deutsche Valuta sich bessern, so müßte à tempo eine künstliche Verschiebung des Preis- und Lohnniveaus im Inlande eintreten, wenn wir überhaupt exportfähig bleiben sollen.

Der bekannte Exporteur Hermann Hecht sprach sich sehr entschieden gegen den von Prof. Prion vorgebrachten Plan einer Sonderbesteuerung der Valutengewinne aus und wies darauf hin, daß die Exportindustrie und der Exporthandel mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen hätten, weil die ständigen Valutaschwankungen für den Inländer sowohl wie für den Ausländer jede Kalkulation unmöglich machen und die zuletzt besonders stark heraufgesetzten Exportpreise für gewisse Artikel bereits die deutsche Industrie exportunfähig auf dem Weltmarkte gemacht hätten.

Finanzschriftsteller Eschwege wies unter starkem Beifall der Anwesenden auf die Schuld der Regierung hin, insofern, als sie es versäumt habe, die vom Auslande begehrten Güter im Interesse der Allgemeinheit zu verwerten, und es zulasse, daß bei dem augenblicklichen Generalausverkauf an das Ausland einzelnen Personen Riesengewinne mühelos in den Schoß fallen. Redner meinte, daß wir zurzeit relativ mehr exportieren denn je und es doch nicht erreichen, daß unsere Valuta gebessert wird, weil eben das Vertrauen zu unserer Finanzpolitik fehlt und der Gegenwert aus steuerlichen Hinterziehungsabsichten im Auslande bleibt. Deshalb werde auch in Zukunft die Steuerpolitik nicht mehr auf der Einkommensteuer basieren können, sondern müsse ihr Heil in indirekten Steuern suchen. Die Übertragung des wertvollsten deutschen Besitzes an das Ausland, wie sie zurzeit vor sich geht, gab dem Redner Gelegenheit zu eindringlichen Warnungen vor den Folgen dieser bedauernswerten Verhältnisse.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilungen „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24, und Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für „Auslanddeutschtum“ Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart, Neues Schloß; für die Inserate Paul Wolff, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. — Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Berlin W 8.

WELTWIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

UND DEM

DEUTSCHEN AUSLAND INSTITUT STUTTGART

IX. Jahrgang | November 1919 | Nr. 11

Verkehrsgeographische Betrachtungen über die Lage der Städte.

Von Prof. Dr.-Ing. Otto Blum-Hannover.

I.

Die Siedlungen der Menschen werden in ihrem Entstehen, Wachsen und Vergehen und in ihrem Charakter wesentlich durch die geographischen Verhältnisse beeinflußt, und es ist eine reizvolle Arbeit, das Siedlungswesen allgemein, oder bestimmte Arten von Siedlungen, oder eine bestimmte Gegend oder eine bestimmte Stadt daraufhin zu untersuchen, welche Bedeutung die geographische Gunst oder Ungunst für die Siedlungen hat. Aus solchen Betrachtungen kann manche wertvolle Lehre für den Städteban, die Stadtwirtschaft und das Verkehrswesen gezogen werden.

Von Geographen liegen eine Reihe allgemeiner und Sonderuntersuchungen vor, deren Studium für den Verkehrsmann, Nationalökonomen oder Kommunalpolitiker gleich anregend und förderlich ist[1]). Leider sind diese Arbeiten infolge der Vernachlässigung des geographischen Unterrichts auf dem Gymnasium nicht genug bekannt, wie ja überhaupt die Bedeutung der Geographie als einer selbständigen Wissenschaft (und zwar einer außerordentlich anregenden Wissenschaft) infolge der Sünden der Schule selbst in den Kreisen erheblich unterschätzt wird, für welche Betrachtungen geographischer Natur für die eigene Wissenschaft sehr förderlich sein würden.

Allerdings macht man gelegentlich den Geographen den Vorwurf, daß sie die Dinge zu einseitig geographisch ansehen und gar zuviel aus geographischen Beziehungen heraus erklären möchten, während sie die anderen bestimmenden Momente angeblich übersehen; aber abgesehen davon, daß in der Wissenschaft bewußt einseitige Darstellungen durchaus fruchtbar sein können, machen die Geographen selbst darauf aufmerksam, daß derartige Einseitigkeit falsch ist, daß man „sich vor einer Überschreitung der Grenzen zwischen Geographie und Geschichte hüten, und daß man prüfen muß, wieweit der Einfluß der Natur und wieweit rein menschliche Einflüsse in Betracht kommen"; „die menschliche Freiheit von zwingenden Naturgesetzen läßt stets auch einen Spielraum zwischen dem Bedingenden und Bedingten, der Ursache und Wirkung" (Ratzel).

Selbst bei günstigsten geographischen Bedingungen braucht noch keine Siedlung, geschweige denn eine Stadt zu entstehen, es muß der Wille des Menschen hinzukommen, der die Gunst auszunutzen strebt, und das wirtschaftliche und technische Können, das die Gunst auch wirklich ausnutzen kann. Menschlicher Wille hat u. U. in der Form von despotischem Willen oder Fürstenlaunen Städte gegründet oder zu gründen versucht, wo die geographischen Bedingungen durchaus nicht verlockend waren. Das gilt z. B. von Karlsruhe und Ludwigsburg. Die Sage erzählt mancherlei von solchen Gründungen; orientalische Herrscher verlassen die Stadt des Vorgängers und gründen eine neue Residenz. Fürstengunst hat manche Stadt künstlich mit Gewaltmitteln befruchtet und dafür manche andere Stadt benachteiligt; aber Menschenlaune hat noch nie eine Großstadt geschaffen, wo die geographischen Verhältnisse ungünstig waren, und sie wird es um so weniger tun, je mehr der Despotismus eingeschränkt wird. Übrigens haben die (Residenz-) Städte, die um das Schloß emporgewachsen sind, meist mindestens den geographischen Vorzug, daß sie in landschaftlich schöner Gegend liegen und sich daher zu Stätten der Kunst, der Wissenschaft, der Erholung und als Wohnort für Pensionäre gut eignen.

Vor einer Überschätzung der geographischen Kräfte werden wir uns am ehesten hüten, wenn wir die Erörterung der nichtgeographischen Kräfte, also der Kräfte, die neben der geographischen Gunst und Ungunst das Siedlungswesen beeinflussen, an die Spitze unserer Ausführungen stellen:

1. Die politischen Verhältnisse. Von ihnen hängt viel von der Größe der wichtigsten Städte eines Staates ab. Je größer der Staat, je straffer die Verwaltung, je einheitlicher das politische Leben, desto größer seine Städte, desto bedeutender insbesondere die Landeshauptstadt. Bewußte Förderung einzelner Städte (Hauptstadt, Residenzstadt) läßt diese aufsteigen, andere verkümmern; — als bestes Beispiel sei auf Frankreich mit dem einen Paris, neben dem es nur „Provinzstädte" gibt, verwiesen.

[1]) Viele Literaturangaben finden sich in Hassert, „Die Städte", in der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt", eine Schrift, die jeder Verkehrsmann lesen sollte.

2. Die wirtschaftlichen Verhältnisse. Sie stehen mit den politischen in engem Zusammenhang. Je größer der einheitliche Wirtschaftskörper, desto größer bestimmte Städte. Niedrige Wirtschaftsstufen zeigen kleine Siedlungen; Weltstädte sind nur dort möglich, wo ein Punkt der Erde mit der Weltwirtschaft in beste Beziehungen treten kann. Das Altertum zeigte uns ein Aufsteigen in drei Stufen: die kleinen Siedlungen der Ackerbau treibenden Völker, die mittelgroßen Städte der Griechen und Westasiaten, die Weltstädte des römischen Weltreichs, von denen die wichtigsten übrigens wahrscheinlich nicht mehr als eine Million Einwohner hatten. In die heutige Zeit des Weltverkehrs sind die Städte auch in drei Stufen hineingewachsen. Zur Zeit der mittelalterlichen Klein- und Stadtstaaten waren die bedeutendsten Städte recht klein (z. Z. der Hansa Köln und Lübeck 20—40 000?). Um 1500 mögen die meisten deutschen Städte ihren „Sättigungspunkt“ erreicht haben, und erst mit der Bildung der großen Wirtschaftskörper der Großstaaten vom Zeitalter der Merkantilisten (1650) an beginnen die Städte wieder zu wachsen; die Weltwirtschaft läßt etwa von 1830 ab die Weltstädte entstehen.

Einen Überblick hierüber gibt die Zahl der europäischen Großstädte.

Es gab deren:

1500	7	1850	42
1600	13	1870	70
1700	14	1900	150
1800	21		

3. Die militärischen Verhältnisse. Ursprünglich beeinflussen sie bei den meisten Siedlungen die Platzwahl in bestimmender Weise, da für sie die „Schutzlage“ meist von ausschlaggebender Bedeutung ist. Auch die Grenz- und Kolonialstädte werden in ihrer Lage stark von militärischen Rücksichten beherrscht. Wichtige Verkehrspunkte, günstige Ausfallpunkte werden befestigt und wachsen sich vielfach zu Siedlungen aus. Je mehr die Militärtechnik aber fortschreitet, desto mehr treten diese geographischen Beziehungen in den Hintergrund, denn die Bedeutung der Schutzlage und der beherrschenden Lage sinkt um so mehr, je mehr die Schußweite der Geschütze steigt. Militärische Stützpunkte mit Städten zu verbinden, ist heute im Zeichen der schweren Langrohrgeschütze falsch, denn man kennzeichnet damit die Stelle und gefährdet die Stadt, ohne sie schützen zu können. „Festungen“ haben heute nur noch Sinn als Aufmarschgebiete für die Truppen, als Grenzsperren, als Deckungen wichtiger Verkehrspunkte oder Industriegebiete. Es gibt nur noch eine Weltstadt, die befestigt ist, Paris, und der Wert ihrer Befestigung ist, wie die Fernbeschießung gezeigt hat, für die Stadt gleich Null gewesen.

Je größer die Staaten werden und je höher sich die Geschütztechnik entwickelt, desto bedeutungsloser wird die Schutzlage. Für unsere Betrachtung hat sie um so weniger Bedeutung, als wir uns hauptsächlich mit den größeren Städten in den Kulturstaaten beschäftigen. Hier kann die Schutzlage sogar bedenklich sein und die Entwicklung hindern, denn sie reizt zu militärischer Ausnutzung und umgürtet die Stadt mit Wällen (oder einem Fortgürtel) und dem „freien Schußfeld“, und sie bedroht die Stadt mit Zerstörung durch den Feind. Das Schleifen des Walles ist eine wichtige städtebauliche Aufgabe; jedoch geben Wall und Schußfeld Gelegenheit zur Anlage von Freiflächen und neuer, gesunder Stadtviertel („Ring“ in Köln, Wien, die „Stadt der Paläste“ als Stadtteil von Bombay, Kalkutta). Die Stadt sucht also nicht mehr nach Schutz, sondern sie sucht die Schutzanlagen zu Lösungen im Sinne neuzeitlichen Städtebaus auszunutzen.

Immerhin sollten wir uns von folgendem Rechenschaft geben:

Ursprünglich ging die Suche nach Schutz meist von der Siedlung selbst aus, sie wollte schwer angreifbar, leicht verteidigungsfähig sein, und sie verstärkte die Schutzlage durch Verteidigungsanlagen, die hauptsächlich in (Ring-) Mauer und Gräben bestanden. Viele solche Städte liegen auf Höhen. Wenn dann die Stadt wuchs, der Landfrieden sicherer wurde, wanderte die Stadt aus der verkehrerschwerenden Berglage zu dem verkehrfreundlichen Tal (Laon).

Bei andern Siedlungen ist die militärische Anlage (Burg, Fort, Kastell) das ursprüngliche. Sie wurde nach taktischen Rücksichten gewählt (gut zu verteidigen, geeignet zum Ausfall, wichtige Verkehrspunkte deckend). Später siedelte sich in ihrem Schutz Zivilbevölkerung in einem zweiten Stadtteil an. So sind viele Städte mit der Festung auf der Höhe, der Stadt im Tal entstanden (Heidelberg, Koburg, Montmédy), bei andern trägt der Berg die Altstadt, das Tal die Neustadt mit dem Bahnhof.

Später wollte die Militärmacht wichtige Städte schützen, sei es wegen ihrer Verkehrslage oder ihrer (kriegswichtigen) Industrie; sie befestigte dann manchmal nicht die Stadt selbst, sondern ließ sie von einem Fort beherrschen (Koblenz-Ehrenbreitstein). Die Knotenpunkte Charleville und Hirson waren durch abseitsliegende Forts gedeckt. Solche getrennt liegenden Forts sind vom Standpunkt der Stadt wesentlich zweckmäßiger, denn sie wird nicht eingeengt, und der Feind hat keine Veranlassung, die Stadt zu beschießen. (Das Fort Aychevelles bei Charleville wurde völlig zusammengeschossen, die Stadt selbst ist unberührt geblieben.)

Ferner muß die Kriegsmacht u: a. ihre Waffenplätze, Werkstätten, Werften verteidungskräftig ausstatten, besonders die Stützpunkte der Flotte; doch bevorzugt man hier glücklicherweise die Gründung einer neuen Siedlung und vermeidet die Befestigung einer vorhandenen großen (See-) Stadt.

4. Der Stand der Technik im allgemeinen. Je geringer die Leistungen eines Volkes auf technischem Gebiet, desto stärker sind die Siedlungen von den geographischen Grundlagen abhängig; je höher die Technik entwickelt ist, desto mehr kann die geographische Ungunst überwunden werden, desto stärker kann aber auch die Gunst ausgenutzt, das Aufsteigen der geographisch begünstigten Punkte gefördert werden. Hochentwickelte Technik kann auf Schutzlage, Wasserkraft, Vorkommen von Bausteinen usw. verzichten, denn sie gewährt andere Hilfsmittel; sie kann auch die Schäden und Gefahren

des Klimas, sumpfigen Untergrundes, der Naturkräfte (Wellenschlag, Springfluten, Überschwemmungen) überwinden. Planmäßige Hygiene hat Großstädte an Punkten heranwachsen lassen, an denen früher der Europäer nur vorübergehend weilen durfte; manche holländische Siedlung ist dem Meere abgetrotzt worden. Wie bei den Bergstädten finden wir auch an den Fluß- und Seestädten oft eine Altstadt auf der Höhe, die Neustadt in der Niederung, denn die Neustadt konnte erst entstehen, nachdem man gelernt hatte, sich gegen Überschwemmungen usw. zu schützen (Budapest).

5. Der Stand der Verkehrstechnik im besonderen.

Je geringer das Verkehrswesen entwickelt ist, desto kleiner die Siedlungen, weil die Wirtschaftskörper (und Staaten?) entsprechend kleiner sind, desto abhängiger von der geographischen Gunst der Lage, weil alles „Natürliche“ in den Verkehrswegen ausgenutzt werden muß, „Künstliches“ dagegen nur wenig geschaffen werden kann. Die Abhängigkeit zeigt sich besonders in der Art der Verkehrsmittel, da diese wiederum in verschieden starker Weise von der Natur, also von den geographischen Verhältnissen abhängig sind. Die Wasserverkehrsmittel, Meer und Binnenwasserstraßen, benutzen die natürlichen Wege; sie muß der Mensch vielfach so hinnehmen, wie die Natur sie ihm gibt. Am Meer kann der Mensch fast nichts ändern, seine Arbeiten beschränken sich auf den Bau von Häfen, die Verbesserung der Hafenzufahrten, den Bau von Seekanälen; aber das sind, am Maßstab des Meeres gemessen, alles nur kleine Werke. Weil der Mensch hier einerseits nur so wenig ändern kann, weil er nur die geographische Gunst ausnutzen (und verbessern) kann, weil aber andererseits das Meer die wichtigsten Handelswege darstellt, deshalb ist alles im Siedlungswesen, was mit dem Meer zusammenhängt, aufs engste mit ihm und seinen bevorzugten Teilen verknüpft. Nur wenige Weltstädte liegen nicht am Meer. Die Welthäfen aber liegen alle an charakteristischen Punkten, meist in den tiefsten Winkeln der Buchten und Strommündungen, soweit landeinwärts wie das (große) Seeschiff hinauffahren kann (Hamburg, Bremen, Antwerpen, London, New York, Philadelphia, auch Chicago und Duluth), oder auf den Landvorsprüngen, um die das Seeschiff herumfahren muß (Colombo, Singapore).

Etwas unabhängiger ist der Mensch in der Ausnutzung der Binnenwasserstraßen. Bei diesen sind für unsere Betrachtung zwei verschiedene wichtige Bauperioden zu unterscheiden. Das 17. und 18. Jahrhundert hat die Binnenwasserstraßen sehr gepflegt, war aber infolge des noch verhältnismäßig tiefen Standes der Technik an ihre natürlichen Bedingungen eng gebunden und konnte auch nur verhältnismäßig kleine Abmessungen bewältigen; es hat daher den Grund zur Blüte für manche kleine und Mittelstadt gelegt, hat sie aber nicht aus den geographischen Gegebenheiten loslösen können und nicht zu Großstädten heranwachsen lassen. Die zweite Periode datiert erst von etwa 1890, sie hat aber für manches Land überhaupt noch nicht begonnen. In ihr verfügt die Technik über die Mittel, hochleistungsfähige Wasserstraßen bauen und starke geographische Hindernisse überwinden zu können, jedoch findet diese neue Ära der Binnenwasserstraßenpflege das Wirtschafts-, Verkehrs- und Siedlungsleben schon so vor, wie es (der Seeverkehr und) die Eisenbahnen inzwischen geschaffen haben; jetzt kann sie meist nur das als richtig Erkannte verstärken, das für fehlerhaft Angesehene verbessern (z. B. die durch falsche Eisenbahnpolitik zu starke Konzentration dezentralisieren helfen). Aber auch in unsern Tagen bleiben die Binnenwasserwege und damit ihre Einflüsse auf das Siedlungswesen im großen und ganzen an das Geographische gebunden, an die natürlichen Flüsse, die niedrigsten Wasserscheiden, den Verlauf der Urströme.

Anders die Landwege. Auch sie folgen ursprünglich den natürlichen Richtungen, d. h. den Talbildungen, und sie erreichen auch in der Gegenwart ihre größte Dichte in den Tiefebenen und an den Strömen entlang. Aber der Landweg ist nicht an die Ebene gebunden, das Gebirge ist ihm bis zur Schneegrenze durchaus zugänglich, wenn er auch hier an die Täler und Pässe gebunden ist, wenigstens im Hochgebirge; im Mittelgebirge und besonders im Hügelland hat sich der Chausseebauer dagegen vielfach von den Tälern unabhängig gemacht, die Römer haben ihre Straßen schnurgrade über Berg und Tal geführt und oft die Höhenrücken bevorzugt, ähnliches taten die Franken; allerdings sind die Siedlungen vielfach diesen Wegen nicht gefolgt (beim Vormarsch 1914 waren die Truppenkörper, denen die Höhenwege als Marschstraßen zugewiesen waren, mit Quartieren denen gegenüber benachteiligt, die auf den Talstraßen marschierten).

Die stärkste Loslösung der Siedlung von der geographischen Gebundenheit hat die Eisenbahn bewirkt, denn sie ist als das „künstlichste“ auch das selbständigste Verkehrsmittel, und sie kann ihrer Natur, ihrer technischen Stärke und Kapitalmacht entsprechend auch sehr starke geographische Hindernisse überwinden. Die Eisenbahn verstärkt die geographische Gunst am meisten, sie kann aber auch geographisch begünstigte Stellen und Städte benachteiligen, indem sie andere Punkte, auch wenn diese von Natur nicht so begünstigt sind, emporhebt.

In allen Beziehungen des örtlichen Verkehrs hebt die heutige Technik die topographischen (örtlich-geographischen) Vorzüge fast ganz auf. Insbesondere hat der neuzeitliche Brückenbau und der Unterwassertunnelbau den Menschen von den früher so wichtigen bequemen Flußübergängen (Furten, Verengungen, Inselbildungen) unabhängig gemacht.

In engster Abhängigkeit steht das Werden und Wachsen der Siedlungen von der Entwicklung der Wirtschaftsstufen:

An Wirtschaftsstufen sind die drei zugrunde zu legen, nach denen Schmoller die Entwicklung der Wirtschaft gemäß dem Stand des Verkehrswesens einteilt, nämlich:

die Familienwirtschaft,
die Stadtwirtschaft und
die Territorialwirtschaft; zu denen aber

die Weltwirtschaft als eine für die Großstädte der Gegenwart besonders wichtige Stufe hinzutritt.

Diesen Stufen entsprechen die Siedlungen nach Größe und Art etwa in folgender Weise:

Im Zeichen der Familienwirtschaft entstehen (neben Einzelgehöften) unzählige Dörfer, die aber auch Dörfer bleiben. Sie behalten ihre kennzeichnende topographische Lage und ihren wirtschaftlichen Charakter (landwirtschaftliche Eigenproduktion).

Die Stadtwirtschaft läßt einzelne Siedlungen (Dörfer) zu Mittelpunkten ihrer weiteren Umgebung und damit zu Städten heranwachsen. Teils geschieht dies auf Grund geographischer Begünstigung, teils durch menschliche Beeinflussung (Schutz durch Burgen usw.), meist durch beides. Die Siedlungen verändern damit ihren wirtschaftlichen Charakter, indem sie neben der noch überwiegenden landwirtschaftlichen Eigenproduktion auch gewerbliche und kaufmännische Tätigkeit zeigen. Manche dieser Städte entstehen nicht aus (natürlich gewordenen) Dörfern, sondern werden planmäßig gegründet, so als Festungen, Verwaltungssitze, Residenzen. Bei solchen Gründungen wird die geographische Gunst im allgemeinen beachtet und ausgenutzt, besonders bei Festungen, deren Sinn auch schon damals wesentlich darin bestand, wichtige Verkehrspunkte zu decken. Insgesamt bleibt die Abhängigkeit von dem geographisch Gegebenen aber noch recht groß, da die unentwickelte Verkehrstechnik nicht in der Lage ist, geographische Ungunst zu überwinden.

Die Territorialwirtschaft verändert die Grundlagen des (städtischen) Siedlungswesens in wichtigen Beziehungen: Sie faßt die wirtschaftlichen Kräfte des Volkes (Staates) einheitlich zusammen und pflegt und stärkt diese Einheit bewußt durch die Ausbildung der Verkehrstechnik und den Bau von Verkehrswegen. Sie schafft damit die Möglichkeit, daß einzelne Städte eine weitere Umgebung erobern und daß eine Stadt, die Hauptstadt, oder einige wenige Städte den gesamten Staat in ihren wirtschaftlichen Machtkreis ziehen. Hierzu waren neben beträchtlicher Unterstützung durch die Regierungsgewalt starke geographische Vorzüge notwendig, insbesondere eine Lage möglichst in der Mitte des Landes (Stammlandes) und eine nach dem Stand der damaligen Verkehrstechnik beherrschende Verkehrslage, also die Lage am Meer oder im Zentrum guter Binnenwasserstraßen. Die Verkehrstechnik beginnt hier aber schon, infolge ihrer inzwischen erlangten Vervollkommnung, die geographische Gunst zu verdunkeln, die geographische Ungunst zu überwinden; denn der Wille des Herrschers, der seine Residenz zum wirtschaftlichen, geistigen und künstlerischen Mittelpunkt des Landes, zur stärksten Festung und größten Garnison machen will, schafft auch die notwendigen Landstraßen und begünstigt seine Hauptstadt durch den Bau von Kanälen. Dabei ist die Technik im Landstraßenbau von der Natur, außer im Gebirge, schon fast unabhängig — besonders dort, wo man (wie in Frankreich) starke Steigungen in Kauf nimmt —, ähnliches gilt vom Brückenbau, dessen Fortschritte die topographischen Vorzüge zurücktreten, etwaige topographische Nachteile der politisch bevorzugten Städte aber überwinden läßt. Immerhin kettet die noch recht geringe Beherrschung, die der Ingenieur gegenüber den Binnenwasserwegen auszuüben vermag, die großen Siedlungen doch noch eng an das geographisch Gegebene, da Kanäle nur dort gebaut werden können, wo ihre Wege — meist Urtäler — von der Natur vorgezeichnet sind (vgl. Berlin in seiner Lage zu den älteren märkischen Wasserstraßen).

Im Zeichen der Weltwirtschaft treten gewisse geographische Beziehungen in den Hintergrund, dafür kommen andere auf, gleichzeitig wird aber das Werden der größeren Städte durch den menschlichen Willen, insbesondere die Politik und die Technik, noch stärker beeinflußt als in den früheren Wirtschaftsstufen. Hierbei beobachten wir die oben angedeuteten Gegensätze: die geographischen Verhältnisse beherrschen den Seeverkehr, im Binnenland verdunkelt dagegen die Eisenbahn die geographischen Grundlagen. Weil aber die Eisenbahn von der Gestaltung des Landes so unabhängig ist, kann sie sich den zwingenden geographischen Gegebenheiten des Meeres, der Meeresküste um so enger anschmiegen und die von der Natur zu Welthäfen vorausbestimmten Punkte auch zu den größten Eisenbahnknotenpunkten machen. Damit gerät der Binnenverkehr wieder stärker in Abhängigkeit von der geographischen Gunst, allerdings in ganz einseitiger Beziehung, nämlich in der einen Beziehung zum Meer. (Fortsetzung folgt.)

Das Arbeitsfeld unserer ausländischen Hilfsvereine nach dem Kriege*).

Von P. Max Grempe-Berlin.

[Nachdruck verboten.]

Der Weltkrieg hat sicherlich auch den Kreisen, die sich früher niemals um das Deutschtum im Auslande gekümmert haben, zu Gemüte geführt, daß wir hier umlernen müssen. In einem Volk, welches mit Recht Weltpolitik treiben will, dürfen nicht Wünsche und Beschwerden der im Auslande weilenden Volksgenossen mit dem an und für sich ganz schönen Sprichwort: Bleibe im Lande und nähre dich redlich! abgetan werden. Wäre seine bequeme Weisheit in früheren Friedenszeiten wirklich Allgemeingut der deutschen Erkenntnis gewesen, dann hätten wir niemals auf dem Weltmarkte unsere achtunggebietende Stellung gewinnen können. Nur dadurch, daß Pioniere des Deutschtums fremde Bedürfnisse studierten, die Geschäftsverfahren der Vertreter anderer Nationen auf den in Betracht kommenden Absatzgebieten kennen lernten und sich sonst mit den Verhältnissen des Auslandes vertraut machten, konnte unser Ausfuhrhandel den bis Kriegsausbruch so

*) Wir veröffentlichen diesen Aufsatz, weil wir der Meinung sind, daß sein leitender Gedanke sicher einer Erörterung wert ist. Wir wollen uns aber damit eine gewisse Kritik der Tätigkeit der deutschen Hilfsvereine im Auslande nicht zu eigen machen. Die Schriftleitung.

schnell ansteigenden Umfang erreichen. Diese Männer haben durch ihren mehr oder minder langen Aufenthalt im Auslande gewöhnlich eine gute Kenntnis der dortigen Rechtsverhältnisse mit nach Hause gebracht. Und das ist gerade für die mannigfachen Bedürfnisse eines Landes mit großer Exportindustrie wichtig, weil man nicht bei jeder kleinen Frage genötigt werden darf, kostspielige und zeitraubende Gutachten über ausländische Rechtsfragen einzuziehen.

Für unsere im Ausland lebenden Deutschen galt nun schon vor dem Krieg das Wort, daß die wenigsten von vornherein mit Glücksgütern übermäßig gesegnet sind. Wenn auch der deutsche Handwerksbursche im Auslande nicht mehr die überwiegende Rolle spielt wie in früheren Zeiten, so ist es doch wichtig, daß die Unterstützungsorganisationen im Auslande nach wie vor großen Wert auf die praktische Kleinhilfe auch bei den Wenigerbemittelten legen. Falsch ist es aber, wenn die deutschen „Hilfsvereine“ im Auslande auch heute noch ihre Haupttätigkeit auf diese kleinen finanziellen Hilfen bei Handwerksburschen, Kaufleuten, auch bei abgebrannten Studenten usw. legen. Diese an und für sich im Interesse des Deutschtums sehr nützliche Tätigkeit muß vielmehr gerade nach den Lehren des Weltkrieges so ausgebaut werden, daß diese Hilfsvereine die Wahrung des Ansehens unserer Volksgenossen im weitesten Sinne des Wortes auf ihre Fahne schreiben. Dazu gibt es überall, wo Deutsche in nennenswerter Zahl im Auslande leben und arbeiten, viele Gelegenheiten. Von großer Wichtigkeit ist es dabei, daß die Ausdehnung des Tätigkeitsfeldes nach modernen Gesichtspunkten geschieht, im wesentlichen nicht eine Frage größerer Geldmittelaufwendung, sondern besserer, planmäßiger Organisation ist.

Besser als lange theoretische Betrachtungen belehren konkrete Beispiele. Während meines Aufenthalts in einer großen Stadt des (neutralen) Auslandes vor dem Weltkriege entwickelte sich zwischen zwei Deutschen ein Streit, der bei richtigem Ausbau des Tätigkeitsfeldes der Hilfsvereine glatt zu schlichten gewesen wäre, ohne daß die Zänkereien erst die Öffentlichkeit und die dortigen Gerichte zu beschäftigen brauchten. Der Hauspächter, ein Deutscher, suchte sich um die beim Mieten der Wohnung einem anderen Deutschen zugesagten Verpflichtungen hinsichtlich Ergänzung der Hauseinrichtungen — zu deutsch gesagt — herumzudrücken. Aus dem Nebeneinanderwohnen der beiden Parteien in einem Hause ergaben sich dann die üblichen Differenzen. Auf meinen Rat wandte sich nun der Mieter an den dortigen Hilfsverein mit dem Vorschlage, doch den Hauspächter als Deutschen zu einer friedlich-schiedlichen Verhandlung zu laden. Der Gedanke wurde auf dem Sekretariat dieses Hilfsvereins als absolut neu mit dem größten Erstaunen angehört, fand aber keine Gnade. Man erklärte ziemlich stolz, daß so etwas nicht in den Rahmen des Hilfsvereins gehöre. Dieser unterstütze arme deutsche Frauen, Handwerksburschen usw. mit geringen Zehrpfennigen. Auch der Vorschlag, dann doch die Tätigkeit in dieser für das Deutschtum würdigen Weise auszubauen, fand kein Gehör. Von anderer Seite hörte ich dann, daß der betreffende Hilfsverein alle schwierigen Fälle teils auf das Konsulat abwälze, teils dafür die in der betreffenden Stadt bestehende sozialdemokratische Organisation der Reichsdeutschen empfehle. Letzteres mag in den Fällen berechtigt gewesen sein, in denen es sich mehr um politische Fragen handelt. Alle Vorstellungen, daß doch im Interesse des Deutschtums durch eine unter der Mitwirkung eines oder mehrerer angesehenen Mitglieder der deutschen Kolonie im kleinen Kreise zustande kommende Einigung zwischen den streitenden Parteien ein Vorbild für die Zukunft geschaffen werden könnte, daß doch dadurch der unangenehme Eindruck deutschen Zanks vor einem ausländischen Gericht vermieden werde, wurden zurückgewiesen. Nun stellte man sich seitens der Leitung des Hilfsvereins sogar auf den Standpunkt: da beide Parteien lesen und schreiben können, so werden sie auch in der Lage sein, vor dem ausländischen Gericht ihre Interessen zu vertreten.

Diese engherzige Auffassung des Aufgabenkreises eines deutschen Hilfsvereins im Auslande ist sicherlich genau so unzureichend wie die geringe Besuchszeit in seiner nur an wenigen Nachmittagsstunden geöffneten Geschäftsstelle. Das Deutschtum muß nach dem Kriege unter dem Eindruck der fürchterlichen Verleumdungen unserer Feinde sicherlich den höchsten Wert darauf legen, im Auslande den Eindruck ungeselliger, prozeß- und handelssüchtiger Menschen zu vermeiden. Im Interesse des Deutschtums im Auslande muß also dahingestrebt werden, daß die sich der schönen und treffenden Bezeichnung „Hilfsverein“ bedienenden Organisationen eine Hauptaufgabe darin sehen, auch die meisten Streitigkeiten unter Deutschen durch Schiedsgerichte aus der Welt zu schaffen. Wir haben ja im Inlande viele Organisationen, die seit Jahren mit zunehmendem Erfolge Streitigkeiten unter ihren Mitgliedern durch Schiedsspruch schlichten. Diese Ehrengerichte werden auch in zunehmendem Maße angerufen. Gewöhnlich wirken sie durch die meist durch gütliches Zureden erreichbare Einigung der Parteien viel besser als die doch immer einen Stachel zurücklassenden Verurteilungen der ordentlichen Gerichte. Meist lassen diese Standes- oder Ehrengerichte auch ein Verfahren dann zu, wenn nur eine Partei Mitglied ist. Die Ältesten der Kaufmannschaft in Berlin haben z. B. ein ständiges Schiedsgericht in Fragen des unlauteren Wettbewerbs seit Jahren ins Leben gerufen, das mustergültig arbeitet. Obwohl niemand gezwungen ist, dieses Schiedsgericht anzurufen, findet es in den Kreisen der Kaufmannschaft mit dem Wachsen der Kenntnis des Vorhandenseins zunehmendes Vertrauen. Wenn nun die deutschen Hilfsvereine im Auslande ähnliche Schiedsgerichte einrichten würden, so ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die Mitglieder der deutschen Kolonien lieber ihre Streitigkeiten untereinander durch einen Schiedsspruch aus der Welt schaffen lassen werden, als ausländische Gerichte anzurufen. Genau so, wie sich in den Berufsorganisationen des Heimatlandes immer ehrenwerte Männer zur Bildung der

Schiedsgerichte ohne Entschädigungsansprüche finden, dürfte das auch bei unsern Volksgenossen im Auslande der Fall sein. Man wird also dann auch bei den dortigen Hilfsvereinen die Möglichkeit haben, die meisten Streitigkeiten ohne irgendwelche Gebührenerhebung aus der Welt zu schaffen. Auch dieser Umstand dürfte ein großer Anziehungspunkt für die Schiedsgerichte sein. Sind umfangreichere Streitigkeiten zu schlichten, so wird es sich meist um Parteien handeln, die auch gern bereit sind, die durch Beweisaufnahmen entstehenden Unkosten zu decken. Es kommen ja bei der im wesentlichen ehrenamtlichen Tätigkeit der Schieds- oder Ehrengerichtsmitglieder nur die baren Auslagen in Betracht.

Im übrigen ist mit Sicherheit zu erwarten, daß im deutschen Reichshaushalt nach dem Weltkriege die Summe für Vertretung von Auslandsinteressen wesentlich höher eingesetzt werden dürfte als jemals früher. Wir wissen eben heute ganz allgemein, daß wir uns um das Ausland und damit in erster Linie auch um unsere dort weilenden Volksgenossen ganz anders kümmern müssen als je irgendwann zuvor. Dann dürfte es auch leicht sein, im Etat eine entsprechende Summe für den Ausbau der Hilfsorganisationen im Auslande einzusetzen. Liegen für die Ausgestaltung gute Pläne vor — meine Anregung soll einen Baustein zum Ausbau bilden —, dann werden auch unsere Volksvertreter gern die Summen bewilligen, selbst wenn es sich um viele Millionen handeln sollte. Es wäre wohl auch damit zu rechnen, daß eine ausgebaute Hilfsorganisation wegen ihres größeren Ansehens ganz andere Zuwendungen aus der deutschen Kolonie am Ort erhält als Vereine, die nur Zehrpfennige reichen. Vielleicht werden Stiftungen anläßlich irgendeiner festlichen Gelegenheit Sitte, und Firmen werden dem Verein regelmäßig mehr oder minder erhebliche Jahreszuwendungen machen. Vielleicht wird es auch bei uns Deutschen in Zukunft genau so wie in Amerika geradezu üblich, im Testament sozial wichtige Organisationen entsprechend zu bedenken. Da kann dann mancher Deutsche, der mal in jungen Jahren als armer Schlucker durch einen Schiedsspruch im Auslande von seinen Volksgenossen vor Schaden bewahrt und belehrt wurde, auch vom Inlande aus, wenn er ein großer und einflußreicher Mann geworden, bei Lebzeiten oder im Testament des Hilfsvereins gedenken. Das Werben um regelmäßige Beiträge für den Ausbau der Hilfsvereine zur Vertretung des deutschen Ansehens im Auslande ist sicherlich nicht schwer. Die Beihilfen, die der Einzelne aufwendet, um durch schiedsgerichtsartige Tätigkeit des Hilfsvereins Unliebsamkeiten vermeiden zu helfen, können beinahe als Geschäftsunkosten betrachtet werden.

Schließlich besteht kein Zwang, den Ausbau der Hilfsvereine auf die Streitigkeiten zu beschränken, in denen beide Parteien Reichsangehörige sind. Arbeitet erst eine solche Schlichtungsinstitution, so wird sich ihre segensreiche Tätigkeit bald herumsprechen. Alsdann wird ganz von selbst der ideale Ausbau kommen. Es werden sich auch Ausländer an den deutschen Hilfsverein und sein Schiedsgericht mit ihren Klagen über Deutsche wenden. Sobald die Ausländer wissen, daß sie hier schnell zu ihrem Rechte durch friedliches Verhandeln ohne große Kosten kommen können, wird auch für sie die Anziehungskraft gegeben sein. Das aber wäre ein Erfolg, der sicherlich des Schweißes der Edlen wert ist! Denn mit welchen Mitteln können wir praktisch im Auslande selbst besser für das Deutschtum wirken als damit, daß wir zeigen, wie gut sich mit uns auskommen läßt, daß wir es sogar fertigbringen, Mißhelligkeiten der Ausländer mit unseren Leuten streng objektiv durch Schiedsgerichte umsonst und schnell aus der Welt zu schaffen.

Gewiß ist es noch ein langer Weg, bis dieses Ziel einmal überall im Auslande, wo sich Deutsche in nennenswerter Zahl niedergelassen haben, erreicht sein wird. Aber: aller Anfang ist schwer. Hier wird es sich zunächst zudem nur darum handeln, allgemein die Überzeugung zu verbreiten, daß unsere deutschen Hilfsvereine im Ausland ihre Tätigkeit im angedeuteten Sinne bald ausgestalten müssen, wenn sie modernen Ansprüchen genügen wollen.

Vorschläge zum Reichsnotopfer.

Von Dr. iur. Fr. Grabowsky-Berlin.

Nach Zeitungsberichten hat der Ausschuß der Nationalversammlung die erste Lesung des Gesetzentwurfs über das Reichsnotopfer beendet. Der ursprüngliche Entwurf ist hierbei durch zwei besonders wichtige Bestimmungen geändert worden. Erstens muß denjenigen Abgabepflichtigen die Vermögensabgabe ganz oder teilweise zinslos gestundet werden, welche bei einem Vermögen bis zu 100 000 Mark und einem Einkommen bis zu 5 000 Mark nur unter Gefährdung ihres Lebensunterhalts die Abgabe entrichten können. Zweitens hat man von dem ursprünglichen Plan Abstand genommen, für die noch nicht fälligen Tilgungsbeträge Sicherheitsleistung zu verlangen; man begnügt sich damit, diese erst dann zu fordern, wenn der Abgabepflichtige wiederholt unpünktlich gezahlt hat und durch seine persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Eingang der Zahlungen gefährdet erscheint.

Beide Bestimmungen erbringen den Beweis, daß das Reichsnotopfer die Leistungsfähigkeit der Abgabepflichtigen übersteigt, denn es kann mit Sicherheit erwartet werden, daß die für die „kleinen Rentner“ vorgesehene Vergünstigung tatsächlich ihre Befreiung von der Abgabe bedeutet. Es ist ausgeschlossen, daß bei den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen jemand mit einem Einkommen von 5 000 Mark ohne Gefährdung seines Lebensunterhalts Abgaben entrichten kann. Da der Entwurf weitergehend eine zinslose Stundung in allen Härtefällen vorsieht, so wird der Kreis der Abgabefreien sicherlich noch größer werden, ganz abgesehen von dem Umstand, daß die schwierige Feststellung derartiger Verhältnisse der zuständigen Behörde ungeheure Arbeit und Kosten, gleichzeitig aber auch Mißtrauen der Bevölkerung bereiten würde. Hat sich bei der ersten Bestimmung der Ausschuß von dem Gedanken leiten lassen, die Lebenshaltung

großer Volkskreise nicht noch weiter herunterzudrücken, so wollte er durch den Verzicht auf die Sicherheitsleistung den Privatkredit schonen. Wie aber der Schutz des „kleinen Rentners“ gleichbedeutend mit einem Verzicht auf die Abgabe ist, so ist auch die Regelung der Sicherheitsleistung in Wirklichkeit nichts anderes als ein Verzicht auf die Sicherheit des Zahlungseingangs. Wenn das Reich erst dann die Hinterlegung beansprucht, wenn der Abgabepflichtige nicht nur im Rückstand geblieben ist, sondern sich auch seine allgemeinen Verhältnisse verschlechtert haben, dann wird in der Mehrzahl der Fälle von ihm wohl auch kaum die Hinterlegung einer Sicherheit erreicht werden können, insbesondere da in allen derartigen Fällen die Härtebestimmung in Betracht kommen würde.

In einem Wirtschaftszustand, in welchem nur eine kleine Volksschicht Kapital aufgehäuft hat, der größte Teil des Volkes aber verarmt ist, läßt sich eben eine Abgabe in der bei dem Reichsnotopfer vorgesehenen Höhe nicht aufbringen. In dieser Erkenntnis hat ja auch die Regierung die Zahlung der Beträge auf dreißig Jahre verteilt. Durch eine derartige Regelung verliert aber die Abgabe ihre Eigenschaft als Notopfer, das nur dann einen Sinn hat, wenn mit einem Zugriff die Überfülle der Zahlungsmittel vermindert wird. Ist die Abgabe so hoch, daß ihre Tilgung auf ein Menschenalter verteilt werden muß, dabei aber der heutige Vermögensstand zugrunde gelegt wird, so wird die Abgabe nicht nur zweckwidrig, sondern sie erschwert auch den Wiederaufbau des deutschen Wirtschaftslebens. Jeder Abgabepflichtige wird nämlich das Notopfer aus seinem Einkommen zu tilgen suchen; die Abgabe wirkt also wie eine verschleierte Einkommensteuer und treibt Löhne und Gehälter und damit alle Preise in die Höhe. Dadurch würde die deutsche Industrie für die Dauer nicht imstande sein, den Wettbewerb auf dem Weltmarkt aufzunehmen der ihr schon an und für sich aus anderen Gründen allzusehr erschwert ist.

Will man das Reichsnotopfer zweckmäßig durchführen, so muß man sich bei seiner Ertragshöhe bescheiden. Wenn die Abgabe auf 20 bis 25 Milliarden beschränkt wird, dann würde das Notopfer nicht nur durchführbar sein, sondern es würde, befreit von allen Fehlern, die ihm jetzt anhaften, zum Wohl für die deutsche Volkswirtschaft ausschlagen. Eine Reichsabgabe in dieser Höhe bedarf keiner Ausnahmebestimmungen, sie wäre vor allem in 5 bis 6 Jahren einzuziehen, ohne das Wirtschaftsleben für eine längere Dauer zu belasten. Ist aber die Abgabe nur auf 20 bis 25 Milliarden festgesetzt, dann kann sich das Reich auch den Eingang der Zahlungen durch Hinterlegung grundsätzlich sicherstellen lassen. Gerade die Hinterlegung nämlich bietet dem Reich die Möglichkeit, seinen eigenen Kredit zu heben. Wenn auch zurzeit der Einzelkaufmann leichter Kredit erhalten mag als der Staat, so wird doch ein solcher Zustand nicht von Dauer sein und auch im eigenen Interesse des Kaufmanns nicht von Dauer sein dürfen. Um nun seinen Kredit zu festigen, hat der Staat kein besseres Mittel, als den Kursstand seiner Anleihen zu heben.

Die Regelung des Entwurfs, welche das Hinterlegen als Ausnahme festsetzt, dafür aber die selbstgezeichneten Anleihen zum Nennwert bei der Abgabe in Zahlung nimmt, verringert den Ertrag der Abgabe, ohne auf die Kriegsanleihe günstig einzuwirken. Verlangt man, statt Kriegsanleihe in Zahlung zu nehmen, grundsätzlich für die ausstehenden Tilgungsbeträge eine Sicherheitsleistung, und läßt man hierfür die Kriegsanleihe zum Nennwert gelten, so wird sofort eine Nachfrage nach Kriegsanleihen einsetzen. Da andere Wertpapiere, wie üblich, nur zu 75 Prozent ihres Kurswertes als Sicherheit anzuerkennen wären, so würde der Hinterleger von Kriegsanleihe von jeder etwaigen Nachforderung des Staates befreit sein. Er wäre außerdem noch dadurch begünstigt, daß sich seine Zinsverpflichtung gegen das Reich gegen die des Reichs gegen ihn aufheben würde, insbesondere aber durch den Umstand, daß jeder Hinterleger durch Verwendung der Kriegsanleihe sein freies Betriebskapital vermehren würde.

Bei den großen in Frage kommenden Beträgen, in welchen die Kriegsanleihe als Hinterlegungspapier gesucht werden würde, wäre mit Sicherheit auf eine Befestigung des Kurses und damit auf eine Erhöhung der Kreditwürdigkeit des Reiches zu rechnen. Läßt man aber das Gesetz über das Reichsnotopfer nach den Vorschlägen des Entwurfs zur Ausführung kommen, dann wird nicht nur der Staatskredit keine Stärkung erfahren, sondern auch der Privatkredit und damit der Neuaufbau unseres Wirtschaftslebens gefährdet sein.

Können Seeschiffahrt und Außenhandel verstaatlicht werden?

Von Geheimem Regierungsrat Dr. jur. Seidel-Berlin.

Als Deutschland in den Weltkrieg eintrat, hatte es ein Menschenalter kapitalistischer Hochspannung hinter sich, das nach Klassen und Berufsständen in Syndikaten und Verbänden vorbildlich durchorganisiert war, einen der entwickeltsten Typen des modernen Industriestaates darstellte und schon vor dem Kriege die stärkste Sozialdemokratie unter den Großmächten der Welt zählte.

Der Weltkrieg mit seiner ungeheuren Überspannung der deutschen Kräfte hat eine bisher ungesehene Durchschüttelung des Wirtschaftslebens und eine Ausdehnung des Staatswillens über seine Bereiche zur Folge gehabt. Nach einem verwegenen Vabanquespiel mit allen nationalen „Produktivkräften“ ist als Rückschlag nach der Hochkonjunktur eine Riesenkrise entstanden, die alle Phantasien von Marx weit überflügelt.

Die weitere Folge dieser Entwicklung ist, daß der linke Flügel der Sozialdemokratie mit aller Macht auf die Verwirklichung desjenigen Teiles des Erfurter Programms hindrängt, der von der „Verwandlung des kapitalistischen Privateigentums an Produktionsmitteln in gesellschaftliches Eigentum“ handelt. Man will von dieser Seite aus die Verstaatlichung schleunigst durchgeführt wissen und

wollte es zwar möglichst schon vor der Nationalversammlung, damit diese vor der vollendeten Tatsache stand und nicht etwa in der Lage war, einen Strich durch die Rechnung zu machen. Verstaatlicht sollen werden: die Bergwerke, die Betriebe der Schwereisen- und verwandten Industrien, die Werke der Textilindustrie, der chemischen Industrie, der Nahrungsmittel-, der elektrischen und der Leder-Großindustrie, der landwirtschaftlichen Großbetriebe, der Seeschiffahrt und schließlich auch der Überseehandel.

Nun ist ja auch der Verstaatlichungsgedanke keineswegs neu. Schon unter der „Herrschaft des Großkapitalismus" sind Eisenbahnen, Post und Telegraphen längst in staatlichen Besitz übergeführt worden. Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung wird von den Gemeinden betrieben, und in vielen Städten sind auch die Straßenbahnen übernommen worden. Bei allen diesen staatlichen und städtischen Betrieben handelt es sich um Unternehmungen, bei denen ein Wettbewerb von außen her ausgeschlossen ist. Ganz etwas anderes aber bedeutet die Verstaatlichung der jetzt genannten Erwerbsgruppen. — In der „Deutschen Arbeitgeberzeitung" wird unter anderem mit Recht auf die Gefahren hingewiesen, die durch die Sozialisierung der Seeschiffahrt herbeigeführt werden würden. Die Seeschiffahrt und der durch sie vermittelte Außenhandel sind durchaus internationale Gewerbe, die in der ganzen Welt gegen den Wettbewerb der übrigen Schiffahrts- und Ausfuhrländer anzukämpfen haben. Steigen durch die Verstaatlichung die Unkosten der deutschen Schiffahrt, muß sie daraufhin einseitig die Frachten erhöhen, so erhält sie keine Ladung, da sich, sobald erst einmal die augenblickliche Knappheit an Schiffsraum vorüber ist, stets genügend Schiffe zu den herrschenden Frachtraten finden werden. Ein Monopol für deutsche Schiffe oder auch nur eine Bevorzugung in den deutschen Häfen kann nicht in Frage kommen, da die neuen Schiffahrtsverträge ohne Zweifel Verkehrsfreiheit festsetzen werden. Aber selbst wenn dennoch zum Ausgleich der höheren Betriebskosten eine Bevorzugung deutscher Schiffe in den eigenen Häfen erfolgen würde, so würden uns als Vergeltung sofort die Häfen aller anderen Länder gesperrt und unsere Schiffahrt dadurch wieder lahmgelegt werden. Dazu kommt erschwerend noch, daß ein großer Teil der Einnahmen der deutschen Reedereien aus dem Frachtverkehr zwischen außerdeutschen Häfen herrührt, der bei einer Verteuerung durch Verstaatlichung ohne weiteres ganz fortfallen würde. Gerade die Seeschiffahrt ist für die Verstaatlichung ungeeignet. Das hat das Beispiel von Australien bewiesen, wo vor dem Kriege ein Versuch mit staatlich betriebenen Schiffen gemacht worden ist, der mit einem erheblichen Verlust für den australischen Bundesstaat geendet hat.

Anders sind die innerhalb einer freien Ordnung getätigten Zusammenschlüsse der Reedereien zu beurteilen, die die Aufgabe haben, einer Unwirtschaftlichkeit des freien Wettbewerbs vorzubeugen. Sie sind imstande, das Risiko, wie es sich aus der Gestaltung der Marktverhältnisse ergibt, nach Möglichkeit auszuschalten und sich den von Tag zu Tag schwankenden Marktbedürfnissen nach Möglichkeit anzupassen. Damit wird den in Großunternehmungen angelegten Kapitalien eine möglichst gleichmäßige Verzinsung gesichert.

Neben diesen privatwirtschaftlichen Gründen sprechen auch volkswirtschaftliche Erwägungen für Schiffahrtsorganisationen. Ganz allgemein liegt es im Interesse der Volkswirtschaft, daß alle Kräfte zur vollen Entfaltung kommen können und dabei so rationell wie möglich verwertet werden. Ohne Organisation aber erscheint eine rationelle Ausnutzung der Kräfte in der Handelsschiffahrt überhaupt ausgeschlossen.

Die volkswirtschaftlichen Gründe, die für Verbandsbildungen in der Schiffahrt sprechen, sind in letzter Zeit immer mehr erkannt, so daß, wenn man von wenigen Ausnahmen absieht, Schiffahrtsverbandsbildungen heute allgemein als notwendig für eine rationelle Wirtschaftsführung anerkannt werden. Ganz besonders erforderlich erscheinen Organisationen, um die in der Handelsschiffahrt fast unbeschränkte Konkurrenzmöglichkeit, welche die schwersten Auswüchse im Gefolge hat, zu beschränken. Die Handelsschiffahrt ist beweglicher als jede andere Tätigkeit. Gewerbliche Funktionen sind zumeist, sei es aus Produktions- oder Konsumtionsgründen (Arbeiter, Rohstoffe, Absatz), an einen bestimmten Platz gebunden. Die Handelsschiffahrt aber kann überall da auftreten, wo es ihr lohnend erscheint[1]).

Alles dies rechtfertigt aber keinesfalls die Monopolisierung der Seeschiffahrt. Sie ist ebenso unmöglich wie diejenige des Außenhandels. An genannter Stelle in der „Deutschen Arbeitgeberzeitung" wird mit Recht bemerkt, daß es ganz unverständlich ist, wie dieser Gedanke überhaupt auftauchen konnte. Namentlich schon deswegen, weil der Außenhandel überhaupt nicht großkapitalistisch organisiert ist. Selbst die größten Exporthäuser besitzen nur ein Kapital von wenigen Millionen; neben ihnen bestehen zahlreiche kleine Exportgeschäfte und Tausende von Exportagenten. Unsere Exporteure arbeiten mit kleinsten Gewinnvorteilen, die sich von einer staatlichen Organisation gar nicht erfassen lassen. Die Beurteilung der Marktlage erfordert die ganze Geschäftstüchtigkeit des Einzelkaufmannes, der Land und Leute, ihre Geschäftspraxis, ihre besonderen Ansprüche aus eigner Anschauung kennt und jede, auch die kleinste Veränderung der Konjunktur, im voraus beurteilen und empfinden muß.

Für den Handel gilt mehr als für jedes andere Gewerbe der Satz, daß, wenn man ihn mit möglichst großem Erfolge betreiben will, er nicht nach bureaukratischen Formen, sondern nach privatwirtschaftlichen, auf den Erwerb gerichteten Grundsätzen betrieben werden muß. Der Unternehmer eines Handelsgeschäfts muß vor allem Marktkenntnis besitzen, sie ist besonders dort schwierig zu erlernen, wo es sich um Auslandsgeschäfte handelt; er muß auch das Gefühl für die zukünftige Entwicklung haben, das, wie kürzlich von Schuhmacher ausgesprochen ist, nicht einen

[1]) Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1913/14 S. 14ff.

bloßen flüchtigen Gedanken darstellt, sondern zur Gewißheit einer Überzeugung wird, auf der Pläne sich aufbauen lassen. Wenn man von diesen Erwägungen ausgeht, muß man die Verstaatlichung des Außenhandels geradezu als widersinnig bezeichnen.

Das Auslanddeutschtum und die neue Zeit.

Von Pfarrer Günther-Kristiania.

Der Ausgang des Krieges, die Umwälzungen im Vaterlande, die beginnende Neuordnung der Weltverhältnisse, all das übt einen entscheidenden Einfluß auch auf die Lage des Auslanddeutschtums. Unsere Stellung zum Vaterlande, unsere Stellung in der Welt hat sich entweder bereits geändert oder wird sich allmählich ändern müssen.

Eine große Stunde kann für das Auslanddeutschtum schlagen, wenn es nur selbst genügend wach ist, die Zeichen der Zeit zu verstehen, und genügend Kraft, Mut, Initiative hat, die Aufgaben zu erfassen und zu lösen, die ihm Gegenwart und Zukunft vorlegen.

Mit drei Worten möchte ich die veränderte Lage des Auslanddeutschtums kennzeichnen: erhöhte Selbständigkeit, erhöhte Bedeutung, erhöhte Verpflichtung.

1. Steigerung der Selbständigkeit.

Früher erwartete der Auslanddeutsche von der Heimat allerhand Förderung und Unterstützung, namentlich für seine idealen, seine kulturellen Einrichtungen, wie Schulen, Kirchen, Zeitungen, Büchereien usw. Und mit Recht, denn der Auslanddeutsche diente mit seinen national-kulturellen Einrichtungen nicht nur sich selbst, sondern auch seinem Vaterlande. Vor allem aber: je mehr er sich auch in der Fremde als Teil seines Volkes fühlte, desto mehr schien es ihm natürlich, daß das mächtige und blühende Vaterland aus dem großen Sammelbecken der Volkskraft die kleinen und daher wirtschaftlich meist nicht sehr starken abgesprengten Volksteile in der Fremde speise.

Jetzt ist das völlig anders geworden. Das Vaterland hat seine Kraft bis zum äußersten erschöpft. Die Friedensbedingungen, die es in seiner Ohnmacht anzunehmen gezwungen wurde, werden ihm nur das zum Leben Allernötigste belassen. Wir Auslanddeutschen können daher an das Vaterland auf keinen Fall mehr irgendwelche Ansprüche stellen. Wir sind von jetzt an auf uns selbst angewiesen, wir müssen uns auf eigene Füße stellen.

Gewiß hat auch das Auslanddeutschtum schwer gelitten, und das Vaterland wird, soweit es irgend kann, auch versuchen, denjenigen Auslanddeutschen, die unsere Feinde um Hab und Gut gebracht und aus ihrem Eigentum und Geschäft vertrieben haben, wenigstens wieder zu ihrem Recht zu verhelfen. Aber wer kann wissen, ob auch nur dazu der Rest seiner Kraft noch ausreicht.

Wir Auslanddeutschen aber in neutralen Ländern haben vom Kriege gar nicht oder doch viel weniger gelitten als die Volksgenossen daheim. Ja selbst in manchen am Krieg beteiligten Ländern wird sich das Auslanddeutschtum viel rascher von den Folgen des Krieges erholen und wieder kräftigen, als das Vaterland. Für diesen Teil des Auslanddeutschtums jedenfalls muß die Losung gelten, von jetzt an mindestens nichts mehr vom Vaterland zu beanspruchen, sondern auf eigenen Füßen zu stehen. Diese gesteigerte Selbständigkeit bedeutet nun nichts Geringeres als die Verpflichtung für das Auslanddeutschtum, ganz anders als bisher seine Kräfte zusammenzufassen und auszunutzen. Nach derselben Richtung weist uns die

2. Steigerung der Bedeutung des Auslanddeutschtums, die sich aus der neuen Weltlage ergibt. Jetzt ist es wichtiger denn je, daß das deutsche Volk im Auslande fest und treu, würdig und taktvoll vertreten wird durch seine in der Fremde lebenden Volksgenossen. Wir wissen alle, mit wie gutem Erfolg das Ansehen des deutschen Namens von unsern Gegnern in aller Welt beschmutzt ist. Wir wissen, daß namentlich in den feindlichen Ländern eine erschreckende Unkenntnis über Deutschland herrscht. Wir wissen auch, daß unsere Feinde am liebsten alles Deutsche überall in der Welt ächten und ausrotten möchten. Ob und wieweit der deutsche Name wieder zu Ehren kommt, das wird zum nicht geringen Teil vom Auslanddeutschtum abhängen. Nicht nur in dem Sinne, daß jetzt noch mehr als bisher darauf ankommen wird, daß der Auslanddeutsche durch sein eigenes Beispiel, als einzelner und als Gesamtheit, den Gastländern Achtung für deutsches Wesen abgewinnt, sondern daß er auch mehr als bisher tätigen Anteil an der Riesenarbeit nimmt, das bessere Sichkennenlernen zwischen seinem Gastvolk und dem deutschen Volk zu fördern. Die Zeit energischer Arbeit zur Völkerversöhnung wird kommen, in der das Auslanddeutschtum ein internationaler Faktor und damit ein Friedensförderer von hoher Bedeutung werden könnte. Der Auslanddeutsche ist jetzt mehr denn je der gegebene Vermittler zwischen Heimat und Ausland. Auch auf materiellem, auf wirtschaftlichem Gebiet kann das Auslanddeutschtum diese Vermittlerrolle zum Nutzen beider Teile spielen.

Eine Steigerung der Bedeutung des Auslanddeutschtums wird sich überdies rein zahlenmäßig durch die mit der Ausplünderung und Versklavung Deutschlands notgedrungen einsetzende Auswanderung ergeben. Je stärker an Zahl das Auslanddeutschtum aber ist, desto größer wird seine Bedeutung, kann sie wenigstens werden. Aus all dem folgt nun eine

3. Steigerung der Verpflichtungen.

Wer viel hat, von dem wird viel gefordert. Wir Auslanddeutschen, zum mindesten in den neutralen Ländern, haben es jetzt besser als alle andern Volksgenossen draußen und daheim. Wir sind freier, kräftiger, sicherer. Wir müssen nun auch den entsprechenden Teil der Last auf uns nehmen. Wir haben ja bereits im Kriege dem Vaterlande geholfen, so gut wir konnten. Jetzt ist unsere Hilfe doppelt nötig, doppelt wertvoll, daher sind wir doppelt verpflichtet.

Ich denke dabei nicht so sehr an Geldunterstützungen, obwohl derartige Sammlungen wie im

Kriege unter uns auch im Frieden werden weitergehen müssen, denn es gibt jetzt weit mehr Not in der Heimat zu lindern als bisher. Ich denke vor allem daran, daß der Auslanddeutsche nunmehr verpflichtet ist, den Teil der Zukunftsarbeit ganz auf sich zu nehmen, den er allein leisten kann: eben die würdige, kraftvolle Vertretung seines Volkes im Auslande.

Dazu gehört zweierlei: einmal, daß der Auslanddeutsche die Zeichen der Zeit versteht, die erhöhte Bedeutung und damit die gesteigerte moralische Verpflichtung begreift, die ihm der schwere Zusammenbruch des Vaterlandes zuschiebt. Der Auslanddeutsche ist wichtiger geworden, er muß nun auch selbst sich wichtiger nehmen. Dann aber vor allem muß er sich straffer organisieren. Das Auslanddeutschtum verzettelt seine Kräfte, weil es sie nicht zusammenfaßt.

Wie ist es denn in den einzelnen deutschen Auslandkolonien mit dem Zusammenhalt bestellt? Wo eine größere Anzahl Deutsche wohnen, gibt es sofort mehrere Vereine unter ihnen. Das wäre an sich kein Schade. Im Gegenteil, Vielseitigkeit ist Reichtum. Aber sehr oft streben diese einzelnen Gruppen auseinander. Ja ein großer Teil der am Ort wohnenden Auslanddeutschen hält sich überhaupt ganz fern von seinen Landsleuten. Dem einen paßt dies, dem anderen jenes nicht. Kurz die Eigenbrötelei, dieser Erbfehler der Germanen, begleitet den Deutschen auch ins Ausland. Die Folge davon ist, daß alle diejenigen Aufgaben, die das Auslanddeutschtum als Ganzes hat, ja auch all die gemeinsamen Aufgaben einer Auslandkolonie selbst, ungelöst, ihre gemeinsamen Wünsche unerfüllt bleiben. Meist können die Auslanddeutschen eines Ortes nicht einmal als Gesamtheit nach außen hin auftreten. Wie sollen sie dann ihre wichtigen Zukunftsaufgaben für ihr Vaterland lösen können?

Die japanische Einwanderung in Brasilien.

Von Hans Emmerling-Berlin-Schöneberg.

Zweifelsohne hat Japan einen großen Erfolg errungen durch die zufriedenstellenden Entwicklungen, die das japanische Element nach Brasilien gebracht hat. Die Versuche, japanische Kolonisten in Brasilien anzupflanzen, liegen sieben Jahre zurück. Es wurde 25 japanischen Familien damals gestattet, sich im südlichen Teil des brasilianischen Staates Sao Paolo niederzulassen. Sie bekamen 30 Hektar Land zur Bewirtschaftung zugewiesen. Von diesen Anfängen an datiert die Gründung einer großen japanischen Kolonisationsgesellschaft, die nach und nach es zuwege gebracht hat, mit der brasilianischen Regierung Abkommen zu tätigen, die dann jeweilig ausgestaltet beziehungsweise verlängert worden sind. Das letzte Übereinkommen geht dahin, daß sich 2000 japanische Familien innerhalb von fünf Jahren in Sao Paolo ansiedeln dürfen, welchen 50 000 Hektar Boden kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Es ist nämlich zu bemerken, daß die brasilianische Regierung vorderhand, trotzdem sie anscheinend gute Erfahrungen gemacht hat, doch nur dabei bleiben will, das japanische Element im Staate Sao Paolo vorwärts kommen zu lassen. Die andern brasilianischen Staaten sind vorläufig noch japanrein. Daß die starke Einwanderung in Sao Paolo wirtschaftlich und politisch die dortigen Verhältnisse beeinflußt, ist weiter nicht verwunderlich. Es mag sehr gut sein, daß die brasilianische Regierung wohl die Ausdehnung des japanischen Einflusses in Sao Paolo für ungefährlich hält, aber nicht geneigt ist, die gleichen Entwicklungen im ganzen Lande zuzulassen.

Der Sitz der japanischen Kolonisationsgesellschaft ist in Tokio. Zu ihr gehört naturgemäß ein großer Stab von Verwaltungsbeamten und Fachleuten aus dem Kaufmanns-, Ingenieur-, Landwirtschafts- und Handwerkerstande. Die Gesellschaft kauft jetzt Grundstücke für eigene Rechnung neben denjenigen Bodenflächen, die ihr von Staats wegen im Staate Sao Paolo zugewiesen sind. Aber auch diese Käufe dürfen nur in diesem Staate getätigt werden.

Angebaut werden vor allem Reis, dann Zuckerrohr, Bohnen, Mais, Tabak, Früchte und Gemüse. Man rechnet bei Reis auf eine Ernte von mindestens 50000 Lasten geschälten Reis. Zum Zwecke der Entschälung sind Schälmühlen errichtet worden. Man hofft, daß es innerhalb einer kurzen Zeit möglich sein wird, Reis aus Brasilien auszuführen. Das wäre natürlich ein Erfolg, der das ganze Wirtschaftsleben Brasiliens umgestalten könnte.

Außer in den verschiedenen Plantagen sind japanische Arbeiter, Landleute und Angestellte auch in den Städten Sao Paolos vertreten. Wenn man japanischen Nachrichten Glauben schenken kann, ist man mit ihnen überall sehr zufrieden, weil sie fleißig sind und in vielen Beziehungen den italienischen, spanischen und einheimischen Arbeiter überragen.

Die japanische Regierung hat in letzter Zeit das Land durch reisende Fachleute und Vertrauensleute besuchen lassen, um sich zu überzeugen, ob im Staate Sao Paolo die brasilianische Regierung alle ihre vertraglichen Pflichten auch sorgsam beobachtet. Der Bericht der heimgereisten Regierungsvertrauensleute soll günstig ausgefallen sein. Jedenfalls liegt es nicht an der japanischen Regierung, wenn die Auswanderung nach Brasilien keine größeren Ziffern zeigt. Wie wir schon erwähnten, ist die brasilianische Regierung allem Anscheine nach von dem Grundsatze Japan gegenüber geleitet, das japanische Element im Lande nicht allzu sehr zu stärken. Man weiß aus Berichten von anderer Seite, daß die Japaner streitsüchtig sind, sich mit andern Arbeitern nur sehr schwer vertragen, so daß sie völlig getrennt — auch in ihren Wohnungen — gehalten werden müssen. Die uferlose Eigensucht des Japaners ist ebenfalls eine Qualität, die anders geartete Leute abstößt. Man hörte bisher auf jeden Fall nichts davon, daß die Japaner als Kolonisten sich beliebt gemacht hätten. Man muß deshalb die Mitteilungen, soweit wir sie aus japanischen Quellen schöpfen, mit einer gewissen Portion Mißtrauen aufnehmen.

Weltwirtschafts-Chronik.

Wirtschaftsstatistik vom 1.—30. Sept. 1919.

Bearbeitet vom Bankprokuristen E. Auburtin-Berlin.

Banksätze.

Berlin	5 %	Rom	5 %
London	5 %	Madrid	4 %
Paris	5 %	Kopenhagen	5½ %
Wien	5 %	Stockholm	6½ %
Petersburg	5 %	Schweiz	5 %
Amsterdam	4½ %	Norwegen	5½ %
Bukarest	5 %	Brüssel	4 %

Ausweise der Zentralbanken.

Deutsche Reichsbank (in Millionen Mark).

	30. August	7. Sept.	15. Sept.	23. Sept.
Goldbestand	1 103	1 102	1 095	1 096
Silberbestand	19	20	19	20
Bestand an Darlehnsscheinen	8 565	8 537	8 543	8 617
Wechsel und Schatzscheine	31 246	28 822	30 098	28 454
Lombard	6	7	8	6
Effektenbestand	144	127	134	136
Notenumlauf	28 492	28 408	28 411	28 619
Giroguthaben	10 885	8 405	9 552	8 334

Bank von England (in Millionen Pfund Sterling).

	3. Sept.	10. Sept.	17. Sept.	25. Sept.	2. Okt.
Barvorrat	88,25	88,26	88,24	88,19	88,15
Guthaben Privater	102,31	89,36	91,82	97,45	121,22
Guthaben des Staates	24,50	23,07	20,21	19,39	38,86
Wechsel	81,53	83,29	84,70	83,70	81,19
Notenumlauf	80,80	81,12	80,91	81,61	84,14
Verhältnis der Reserven zu den Passiven	20,42%	22,76%	23,03%	21,43%	14,30%

Bank von Frankreich (in Millionen Francs).

	4. Sept.	11. Sept.	17. Sept.	25. Sept.	2. Okt.
Goldbestand im Inland	3 594	3 594	3 595	3 595	3 595
Goldbestand im Ausland	1 978	1 978	1 978	1 978	1 978
Silberbestand	295	294	291	292	291
Guthaben im Ausland	1 613	1 548	1 487	1 403	1 476
Wechsel	1 777	1 604	1 636	1 637	1 685
Vorschuß an den Staat	24 050	24 050	24 200	24 350	24 950
Vorschuß an die Verbündeten	3 685	3 690	3 695	3 700	3 705
Notenumlauf	35 456	35 681	35 919	35 786	36 255
Giroguthaben	2 857	2 773	2 743	2 782	2 753

Schweizerische Notenbank (in Millionen Francs).

	30. August	6. Sept.	15. Sept.	23. Sept.
Goldbestand	467	465	476	467
Silberbestand	64	64	64	63
Wechsel	400	395	350	352
Lombard	40	41	40	39
Notenumlauf	911	893	881	880
Giroguthaben	105	109	120	110

Schwedische Reichsbank (in Millionen Kronen).

	2. Aug.	9. August	16. August	23. August	30. August
Barbestand	300	300	300	300	300
Wechsel und Lombard	361	358	348	346	375
Giroguthaben	121	127	130	138	138
Notenumlauf	695	679	673	652	649

Bank von Norwegen (in Millionen Kronen).

	7. August	15. August	22. August	31. August
Barbestand	148	148	148	148
Auslandsguthaben	99	92	88	86
Wechsel und Lombard	248	294	298	312
Giroguthaben	46	45	48	54
Notenumlauf	427	424	421	428

Niederländische Bank (in Millionen holländische Gulden).

	23. August	30. August
Goldbestand	638	635
Wechselbestand	86	111
Lombard	246	246
Giroguthaben	64	70
Notenumlauf	987	1002

Bank von Spanien (in Millionen Pesetas).

	17. Aug.	23. Aug.	30. Aug.	6. Sept.	15. Sept.	27. Sept.
Goldbestand	2 405	2 404	2 409	2 410	2 410	2 410
Silberbestand	643	649	652	645	643	643
Wechsel	985	985	958	964	966	972
Lombard	747	741	604	628	631	638
Giroguthaben	1 330	1 330	1 339	1 291	1 292	1 285
Notenumlauf	3 643	3 635	3 643	3 685	?	3 714

Oesterreichisch-Ungarische Staatsbank
(in Millionen Kronen).

	30. August	7. Sept.	15. Sept.	23. Sept.
Metallschatz	327	328	330	330
Escompte	2 977	3 480	4 578	4 572
Darlehen	8 880	8 879	8 876	8 863
Darlehnsschuld Österreichs	22 034	22 034	22 034	22 034
Kassenscheinforderung an Österreich	1 895	1 870	1 821	1 786
Kassenscheinforderung an Ungarn	1 084	1 070	1 042	1 022
Banknotenumlauf	43 452	43 455	44 463	45 203
Kassenscheinumlauf	2 981	2 941	2 864	2 808
Giroguthaben	5 839	6 229	7 406	9 088

Dänische Staatsbank (in Millionen Kronen).

	31. August
Gold und Silber	190
Auslandsguthaben	54
Wechsel	86
Lombard	224
Giroguthaben	143
Notenumlauf	435

New Yorker Clearinghouse Banken
(in Millionen Dollar).

	23. Aug.	30. Aug.	6. Sept.	13. Sept.	20. Sept.
Vorschüsse	4 996	4 975	5 050	5 089	5 220
Barvorrat: eigener	97	97	96	99	96
d. Bundesreservebank	554	551	571	579	628
bei anderen Banken	264	221	247	218	358
Depositen	4 230	4 218	4 285	4 369	4 584
Notenumlauf	35	36	35	36	36

Bank von Italien (in Millionen Lire).

	20. Juli 1919
Barbestand	1 361
Wechsel	823
Vorschüsse	919
Depositen	1 463
Notenumlauf	9 996

Bank von Japan (in Millionen Yen).

	12. Juli	26. Juli
Gold und Silber	711	728
Wechsel	42	61
Vorschüsse	442	410
Notenumlauf	940	966
Guthaben des Staates	1 220	1 221
Guthaben Privater	47	30

Banque Nationale de Belgique
(in Millionen Francs).

	12. Aug.	21. Aug.	28. Aug.
Barbestand	352	358	357
Notenumlauf	4 674	4 679	4 690
Giroguthaben	2 483	2 451	2 410

Amtliche Devisenkurse vom 30. September 1919:

Berlin.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Holland	839,—	170,—	Schweiz	409½	80,—
Dänemark	483¼	112,50	Wien	30,95	85,—
Schweden	554¼	112,50	Madrid	429½	80,—
Norwegen	519¼	112,50	Prag	78,15	85,—
Helsingfors	107¾	81,—			

Wien.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	292,—	117,60	Stockholm	1610,—	132,30
Amsterdam	2380,—	198,40	Kristiania	1540,—	132,30
Zürich	1160,—	95,20	Rubelnoten	—	253,90
Kopenhagen	1430,—	132,30			

London (vom 20. September).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	11,13	12,20	Schweiz	23,21	25,50
Paris	36,96	25,50	Kristiania	17,88	18,39
New York	4,15	4,925	Stockholm	16,95	18,39
Brüssel	36,35	25,50	Kopenhagen	19,10	18,39
Italien	41,30	25,50	Berlin	104½	20,60
Madrid	22,05	25,50	Athen	24,90	25,50

Paris (vom 25. September).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	322,—	208,31	Dänemark	189,—	140,—
London	36,04	25,22	Norwegen	—,—	140,—
Zürich	154,—	100,—	Schweden	201¾	140,—
Rom	87,—	100,—	Brüssel	98½	100,—
Madrid	163,—	100,—	Berlin	36,—	125,—
Konstantinopel	—	22,78	Prag	28¾	105,12
New York	861,—	518,25	Bukarest	43¾	100,—

Zürich.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	23,75	125,32	Kopenhagen	120,50	140,—
Amsterdam	210,25	208,70	Stockholm	137,50	140,—
London	22,50	25,22	Kristiania	130,50	140,—
Rom	58,—	100,—	New York	550,—	518,—
Madrid	106,75	100,—	Prag	21,50	105,12
Paris	69,—	100,—	Wien	8,50	105,12
Brüssel	69,—	100,—	Petersburg	—,—	266,66

New York (vom 20. September).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
London	4,14⅞	4,871	Amsterdam	37⅛	40,2
Paris	8,93	5,18²⁵	Berlin	4/16	23,8

Stockholm.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	18,50	88,88	Paris	53,—	72,—
Amsterdam	153,50	149,99	Brüssel	52,50	72,—
Schweiz	73,—	72,—	Washington	408,—	373,—
London	17,13	18,16			

Kopenhagen.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	20,35	88,88	Paris	59,50	72,—
Amsterdam	173,—	149,99	Antwerpen	58,50	72,—
Schweiz	82,50	72,—	New York	459,—	373,—
London	19,34	18,16			

Amsterdam.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	11,80	58,60	New York	263,—	246,—
Wien	4,20	50,15	London	11,19	11,90
Schweiz	47,75	47,70	Christiania	61,90	65,90
Paris	33,75	47,70	Brüssel	30,60	47,70
Kopenhagen	57,80	65,90	Madrid	51,—	47,70
Stockholm	65,60	65,90			

Handel und Wirtschaft.

Bearbeitet von Wilhelm Bürklin-Berlin.

I. Europa.

Belgien. Die Banque de Commerce d'Anvers erhöht ihr Kapital von 14 Millionen Francs auf 20 Millionen Francs und eröffnet eine Filiale in Brüssel.

(Tel., 19. IX. 19.)

Zwischen dem Crédit Générale de Belgique und der Banque de Commerce d'Anvers sowie einer bedeutenden englischen Bankgruppe werden Unterhandlungen über ein Zusammenarbeiten geführt.

(Tel., 26. IX. 19.)

In Antwerpen wird ein Prisengericht auf Grund eines Spezialgesetzes errichtet. (Mon. Belge, 1. und 2. X. 19.)

Laut Mon. Belge vom 14. September ist bei der Ein- und Durchfuhr von allen Wertpapieren die Vorlage eines besonderen Ursprungszeugnisses erforderlich. Die fiskalischen Bestimmungen über Ein- und Durchfuhr von Waren finden auch auf die Ein- und Durchfuhr von Wertpapieren Anwendung.

Wertpapiere ohne gültige Ursprungszeugnisse werden durch die Zollbehörden bis zur Nachlieferung des Ursprungszeugnisses festgehalten. Wird das Ursprungszeugnis nicht binnen 30 Tagen nachgeliefert, dann werden die Wertpapiere beschlagnahmt. (Handelsber., 4. VII. 19.)

Laut „Bulletin d'Information de Presse" vom 13. August d. J. leidet die belgische Diamantindustrie durch das Ausfuhrverbot der südafrikanischen Regierung, nach dem 25 Prozent der Diamantproduktion nicht ausgeführt werden dürfen. Während des Krieges wurden keine Rohdiamanten aus Südafrika nach Belgien eingeführt, und die belgischen Diamantarbeiter wanderten größtenteils nach Holland aus. Nach dem Abschluß des Waffenstillstandes kehrten viele ausgewanderte Diamantarbeiter nach Belgien zurück, so daß zurzeit der Mangel an Arbeitskräften dem Wiederaufleben der Diamantindustrie nicht mehr im Wege steht, wohl aber der Mangel an Rohprodukten. Man erwartet, daß die Lage der Diamantindustrie sich innerhalb 5—8 Monaten bessern wird durch die Anfuhr von Rohdiamanten aus Brasilien und Katanga, wo neue Minen in Ausbeutung genommen sind.

Nach einer Aga-Meldung hat die belgische Kohlenproduktion sehr zugenommen. Im Januar 1919 betrug sie nur 60 Prozent der Produktion im Januar 1914, im Mai bereits 82 Prozent und im Juni 86 Prozent.

(N. C., 16. IX. 19.)

Die belgische Ein- und Ausfuhr vom 1. Januar bis 31. Juli 1919 betrug in 1000 Francs:

	Einfuhr	Ausfuhr
1. Lebende Tiere	58 344	766
2. Nahrungsmittel	696 827	154 325
3. Rohstoffe	527 992	314 393
4. Bearbeitete Artikel	923 303	210 937
5. Gold und Silber	3 352	1 028
Insgesamt	2 209 918	681 450

Die Ein- und Ausfuhr im Jahre 1918 betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr
1. Lebende Tiere	65 273	44 413
2. Nahrungsmittel	1 034 822	327 663
3. Rohstoffe	2 667 035	1 826 078
4. Bearbeitete Artikel	869 478	1 436 430
5. Gold und Silber	413 251	81 230
Insgesamt	5 049 859	3 715 814

In 1913 war die Einfuhr 35,9 Prozent und in 1912 nur 25 Prozent höher als die Ausfuhr. Dieser Umstand hatte jedoch keinen nennenswerten Einfluß auf den Wechselkurs, da Belgien aus den großen Kapitalien, die ins Ausland gegeben waren, große Zinserträgnisse erhielt und auch aus dem Durchfuhrverkehr große Einkünfte hatte. Im Vergleich mit 1913 ist die Einfuhr nicht gestiegen und bleibt selbst etwas unter $^7/_{12}$ der Einfuhr von 1913. Auffällig ist die hohe Ziffer der eingeführten Lebensmittel und Fertigfabrikate und die niedrige Ziffer der Rohstoffe, die nicht einmal die Hälfte der Einfuhr der gleichen Zeit in 1913 erreicht.

Die Gesamtausfuhr in den ersten 7 Monaten 1919 erreicht noch nicht 700 Millionen, worunter sich für 150 Millionen Lebensmittel und für 300 Millionen Steinkohlen befinden. Die Steinkohle ist tatsächlich das einzige Produkt, das Belgien in größerer Menge ausführen kann. Wenn man die Gesamtzahl der Ausfuhr um die Zahlen der Steinkohle und der Lebensmittel vermindert, sieht man, daß Belgiens übrige Ausfuhr nur 250 Millionen Francs beträgt. Für Belgien als Industrieland ist diese Zahl sehr niedrig. Die Handelsbilanz über die ersten 7 Monate 1919 ergibt für Belgien ein nachteiliges Saldo von 1528 Millionen. Weder das Erträgnis der Durchfuhr, die sehr gering ist, noch die belgischen Kapitalien im Auslande können hierin eine beträchtliche Besserung hervorbringen.

In 1913 führte Belgien monatlich über 120 Millionen Fertigfabrikate aus, während diese Zahl jetzt nur 17 Millionen monatlich ausmacht. Wenn man die großen Preissteigerungen mit in Betracht zieht, kann man annehmen, daß die Ausfuhr von Fabrikaten auf $^1/_{20}$ der Ausfuhr gefallen ist. In 1913 betrug die Ausfuhr von Walzeisen und Stahl 95 544 000 Francs, von Eisenbahnschienen 164 584 314 Francs, Eisenplatten 196 211 Francs. Für die ersten 7 Monate 1919 betrugen diese Zahlen 77 000 Francs, 200 000 Francs und 2 863 000 Francs. Unter den importierten Waren befinden sich viele Luxusartikel. Es ergibt sich, daß Belgien monatlich für 2 Millionen Francs Toiletteseife verbraucht, und daß Belgien bereits in 1919 für 3 294 000 Francs Parfümerieartikel eingeführt hat. An Zigaretten wurden für 11 Millionen und an Zigarren für 4 Millionen eingeführt. An Schuhen und gegerbtem Leder führte Belgien für 104 Millionen ein, 7mal soviel als in den 12 Monaten des Jahres 1913. (Tel., 25. IX. 19.)

Am 15. Oktober d. J. wird in Basel eine ausschließlich belgische Mustermesse nach dem Vorbild der Leipziger eröffnet. (L'Indép. Belge, 12. IX. 19.)

Die für die Zeit vom 4. bis 21. April 1920 geplante Brüsseler Handelsmesse wird durch die Stadt Brüssel mit Unterstützung der belgischen Regierung und der Provinz Brabant organisiert. Auf dieser Messe sollen Muster verschiedener Modelle, Zeichnungen und Photographien ausgestellt werden. Alle belgischen, alliierten und neutralen Fabrikanten und Produzenten können an ihr teilnehmen. (L'Indep. Belge, 19. IX. 19.)

Deutschland. Durch Verfügung des Reichswirtschaftsministeriums hat der Stahlwerksverband als um vier Monate verlängert zu gelten. Da, wie bekannt, schon auf demselben Wege eine Verlängerung um einen Monat vom 1. Oktober bis 1. November erfolgt ist, gilt die neue Verlängerung bis zum 1. März 1920.

Die Vollversammlung der Handelskammer Saarbrücken beschloß einstimmig die Verlegung nach Trier; diese soll am 1. April 1920 erfolgen. Die Verlegung geschieht zur Vermeidung von technischen Schwierigkeiten, die einem Verbleiben im Saarstaate entgegenstehen. Der Bezirk umfaßt den preußischen Regierungsbezirk Trier und Birkenfeld, außerdem die außerhalb des Saarstaates bleibenden Teile des Kreises Merzig. Die Abteilung Saarbrücken wird in die für den Saarstaat geplante Wirtschaftskammer eingebaut.

In Flur Gardelegen wurden neue Braunkohlenfelder erbohrt. Zum Abbau erhielt die Firma Paul & Schulze in Hausbruch-Harburg ein Bergwerkseigentum von 2 200 000 Quadratmeter in Gemarkungen Klinke und Lotsche. — Die Lausitzer Tiefbau-G. m. b. H. in Halberstadt kaufte bei Blankenburg mehrere stilliegende Kohlengruben, um sie noch in diesem Herbst in Betrieb zu setzen. (Welthandel, 5. IX. 19.)

Die Gründung einer Devisenbeschaffungsstelle, G. m. b. H., die die Aufgabe hat, nach der bevorstehenden Aufhebung der Devisenordnung für die sämtlichen Reichseinfuhrstellen die zur Bezahlung der gekauften Waren erforderlichen ausländischen Zahlungsmittel zu beschaffen, ist erfolgt. Im Aufsichtsrat sind das Reichswirtschaftsministerium, das Reichsschatzministerium und die Reichseinfuhrstellen vertreten.

Unter dem Namen Banque de la Sarre et des pays rhénan ist in Saarbrücken unter Mitwirkung der Mühlhausener, der Elsaß-Lothringer Bank und dem Bankhaus Staehling eine neue Bank mit einem Kapital von 6 Millionen Mark gegründet worden. (Mon. des Int. Mat., 9. IX. 19.)

Frankreich. Nach Meldung des Korrespondenten des Handelsblad soll sich Frankreich für Antwerpen als Verkehrsbasis mit dem besetzten Rheingebiet entschieden haben. Die Verkehrsbasis in Rotterdam soll aufgehoben werden. (Handelsbl., 17. IX. 19.)

Der Brüsseler Korrespondent des „Petit Journal" gibt einige Einzelheiten über das beabsichtigte französisch-belgische Wirtschaftsbündnis bekannt. Er erklärt, daß die Besprechungen über einen engeren Zusammenschluß eine günstige Wendung nehmen. Die französische Regierung will eine bedeutende Erleichterung der Entrepotsteuer zugunsten Antwerpens einführen und erwartet dagegen Vorteile bei der Einfuhr von französischen Weinen in Belgien. Frankreich soll bei der Einfuhr von gewöhnlichen Weinen ganz frei von Einfuhrzöllen bleiben. Belgien soll der Konvention von Madrid beitreten, und dadurch sollen die französischen Weine in Belgien gegen die Konkurrenz von aus anderen Ländern unter französischer Bezeichnung eingeführten Weinen geschützt werden. Die Entrepotsteuer soll für alle Artikel, welche für die Entwicklung Antwerpens unentbehrlich sind, aufgehoben werden. Antwerpen soll nach dem Bericht des Korrespondenten zusammen mit Straßburg die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Belgien und Elsaß-Lothringen fördern. Was die Zolltarife im allgemeinen betrifft, so will Frankreich Belgien alle möglichen Vorteile zugestehen. In Belgien hofft man, daß man zu einer Übereinstimmung kommen wird, damit die schädliche Konkurrenz zwischen der französischen und belgischen Industrie vermieden wird. Zugleich will man versuchen, die Kapitalien, welche in französischen und belgischen

Unternehmungen aus feindlichen Ländern stammen, durch französische und belgische Kapitalien zu ersetzen. (Tel., 6. IX. 19.)

Die französischen Industriellen im Saargebiet haben sich in Saarbrücken zu der „Association des industriels et commerçants français de la Sarre“ zusammengeschlossen. Ihre Hauptaufgabe ist kräftige Förderung des französischen Handels in jeder Beziehung. (L'Indép. Belge, 26. IX. 19.)

Im Departement Meurthe et Moselle sind wiederum eine Anzahl Hochöfen in Betrieb genommen worden, und zwar im Becken von Nancy 10 (bei einer Gesamtzahl von 27), im Becken von Briey 3 (bei einer Gesamtzahl von 18) und 3 in Longwy (bei einer Gesamtzahl von 33). Von der Gesamtzahl von 78 Hochöfen sind wieder 16 in Betrieb genommen. Es könnten noch viel mehr Hochöfen in Betrieb genommen werden, wenn nicht großer Mangel an Koks bestände. (Tel., 17. IX. 19.)

In der Generalversammlung des Crédit Français wurde die Herabsetzung des Aktienkapitals von 50 auf 40 Millionen Francs und die Ausgabe neuer Aktien bis zu einem Gesamtbetrage von 10 Millionen Francs beschlossen. Der Vorstand wurde ermächtigt, das Aktienkapital auf 100 Millionen Francs zu erhöhen. (Handelsbl., 27. IX. 19.)

Griechenland. Der griechische Ministerrat beabsichtigt, die Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen mit Deutschland und Österreich zu verfügen. Handelsabschlüsse mit diesen beiden Ländern sollen danach wieder erlaubt sein. Die Nichtigkeitserklärung des Handelsabschlusses, die bereits vor dem Kriege eingegangen war, sowie die Beschlagnahme feindlichen Besitzes bleibt bestehen. Die Postverbindung mit Deutschland und Österreich soll wieder aufgenommen werden. (N. R. C., 22. IX. 19.)

Großbritannien. Auf dem Northallerton (Yorkshire) Kornmarkt wurden in der vergangenen Woche für die ersten Muster der diesjährigen Kornernte außerordentlich hohe Preise erzielt. Einige Partien Gerste erreichten 105 s per Quarter. Für geringwertigen Weizen wurde 90 s geboten; der den Bauern seitens der Regierung garantierte Preis beträgt nur 75 s. Neuer Hafer erzielte 75 s per Quarter; vor dem Kriege betrug der Durchschnittspreis etwa 28 s. (Fin. Times, 11. IX. 19.)

Die erste Versammlung des Instituts der britischen Metallindustriellen findet zurzeit in Sheffield statt und wird durch 330 Mitglieder, worunter die bedeutendsten Hüttenleute und Ingenieure Englands, besucht. Die Versammlung interessiert sich besonders für die geplante Ausstellung derjenigen britischen Fabrikate, welche die früher aus Deutschland und Österreich eingeführten Waren ersetzen sollen. In Sheffield werden jetzt 60 verschiedene Arten permanenter Magneten produziert und ist die erste Fabrik für die Fabrikation von Kohlenelektroden für elektrische Öfen errichtet worden. Eine andere Sheffielder Firma fabriziert seit 1915 Millionen Alluminiumlöffel und -gabeln, für die Deutschland früher das Monopol besaß. Eine andere Firma fabriziert täglich 2000 Sicherheitsrasiermesser. Eine andere von Deutschland übernommene Industrie ist die Fabrikation von kohlenstofffreien Metallen und Legierungen. Auch die Glasindustrie, insbesondere die für chemische Zwecke, zeigt einen bedeutenden Fortschritt, während Sheffield, der Ursprungsort der britischen optischen Industrie, ein Wiederaufleben der Linsenfabrikation erwartet.

Die Scottish Oil Ltd. wurde in der vergangenen Woche in Edinburgh registriert mit einem Nominalkapital von 4 000 000 à 1 Pfund Sterling. Aufgabe der neuen Gesellschaft ist Handel, Produktion, Import, Export und Destillation von Öl, und es ist beabsichtigt, zu diesem Zwecke die ordentlichen Geschäftsanteile der Pumpherston Oil Company, der Broxburn Oil Company, der Oakbank Oil Company, Young's Paraffin Light and Mineral Oil Company and James Ross and Co., Philipstown Oil Works sowie ferner den „goodwill“, soweit diese sich auf Holland beziehen, der British Petroleum Company, der Homelight Oil Company zu erwerben. (Fin. Times, 10. IX. 19.)

Englische und schottische Eisenindustrielle haben unter der Bezeichnung „British Iron Manufacturers Association“ eine neue Organisation geschaffen zur gemeinschaftlichen Förderung der Unterhaltung auf dem Gebiet der Eisenbearbeitung. (Handelsbl., 23. IX. 19.)

Mocattas letztes Zirkular über den Londoner Silbermarkt berichtet: Die Steigerung auf 61¾ d wurde hauptsächlich durch den Bericht veranlaßt, daß die indische Rupie von 1 sh 10 d auf 2 sh erhöht wurde, wodurch die Marktlage, die bereits durch die andauernden Käufe für Rechnung von China und den Vereinigten Staaten fest war, noch weiter gefestigt wurde. Diese günstige Stimmung kam hauptsächlich in der Terminnotierung zum Ausdruck, welche von 59 d auf 61 d stieg. Trotz der andauernden Käufe für China haben einige bedeutende Verschiffungen von New York nach London stattgefunden, so daß der Markt ausreichend mit Silber versehen war. (Tel., 23. IX. 19.)

Das Board of Trade teilt mit, daß die Regierung Vorbereitungen getroffen hat, um vom nächsten Dienstag ab ihren bekannten Plan der Kreditverleihung für den Export auszuführen. In der City ist eine neue Abteilung eröffnet worden, welche die Behandlung der Kreditanfragen erledigen soll. Die Kredite sollen bis zu dem Betrag von 80 Prozent des Preises der gekauften Waren plus Fracht und Assekuranz verliehen werden. Diese Krediterleichterungen gelten für Ankäufe aus Finnland, den baltischen Provinzen sowie Litauen, Polen, Tschecho-Slowakei und denjenigen Gebieten von Rußland, die nicht unter bolschewistischer Regierung stehen. (Tel., 6. IX. 19.)

Der Vorsitzende der englischen Handelskammer in Köln hat sich dem Redakteur des Manchester Guardian gegenüber über den deutsch-englischen Handelsverkehr u. a. wie folgt geäußert: Er hält es im Interesse von England, Deutschland die nötigen Lebensmittel und Rohstoffe zu verschaffen, um die deutschen Fabriken wieder in Betrieb zu bringen und auf diese Art den Bolschewismus zu bekämpfen und seine Ausbreitung zu verhindern. Im kommenden Winter wird ein Wiederaufleben des Bolschewismus erwartet, wenn keine Schritte unternommen werden, um dem Lande zu helfen, den Wert der Mark zu erhöhen und seine Fabriken wieder in Betrieb zu bringen. Der Vorsitzende führt aus, daß, in bezug auf die Möglichkeit von „dumping“ durch Überschwemmung des englischen Marktes mit deutschen Gütern, der deutsche Finanzminister und der Minister des Auswärtigen erklärt haben, daß es wünschenswert wäre, so schnell wie möglich in Berlin ein „Clearinghouse“ zu errichten, um den Markt und die Ausfuhr zu kontrollieren, besonders zum Zweck der Verhinderung von „dumping“. Die deutsche Regierung hofft durch Übereinkünfte zu erreichen, daß Ausfuhren nur dann stattfinden, wenn der Kaufabschluß mit einer englischen Firma abgeschlossen und für den Gegenwert Waren von England an eine deutsche Firma geliefert werden. Die Grundlage dieser Geschäfte soll der Marktwert der Güter in England und nicht der Wert der Güter in Mark in Deutschland sein. Ein anderer Vorschlag von deutscher Seite geht dahin, daß England deutschen Fabriken Rohstoffe zur Verarbeitung in Lohnarbeit zur Verfügung stellen soll. (N. R. C., 15. IX. 19.)

Der Korrespondent des Tel. schreibt unter dem 31. August d. J. (Tel., 9. IX.), daß nach der Öffnung der englischen Grenzen für die Einfuhr eine Hetze gegen Waren aus feindlichen und neutralen Ländern eingesetzt hat. „Evening News“ berichtet, daß große Importe deutscher Waren zu erwarten wären, und zwar zuerst durch Vermittlung neutraler Länder, und daß Neutrale jetzt als Reisende deutscher Firmen englische Bestellungen zu erhalten suchten. Originell ist es, daß selbst dies Blatt der Ansicht ist, daß die englischen Händler diese Waren gern aufnehmen werden und daß darin ein lebhafter Handel zu

erwarten ist. Nach dieser Zeitung sollen deutsche Puppen, Lieferung innerhalb eines Monats, zu 50 Prozent unter den englischen Preisen angeboten werden, und soll eine City-Firma schon eine Kauforder über 12000 Gulden erteilt haben. Blusenknöpfe sollen zu 30 Prozent unter den englischen Preisen angeboten werden und gleichfalls sollen deutsche Verkaufsangebote für Phantasieartikel und Musikinstrumente vorliegen. Der Korrespondent berichtet, daß auf Grund des niedrigen Markkurses die Firma Lehmann in Brandenburg mechanisches Kinderspielzeug, das sie vor dem Kriege für 84 sh (damals etwa 84 Mark) lieferte, jetzt für 62/6 sh gleich 270 Mark anbietet. Andere Artikel, die früher 13 sh das Dutzend kosteten, werden mit 9/2 sh angeboten, während englische Firmen für die gleiche Ware 21/— sh fordern. Nach dem Korrespondent spricht man in England viel von „Common Sense", und bei den Artikeln der Evening News kann man zwischen den Zeilen die Angst herauslesen, daß die Hausfrauen infolge des „Common Sense" unter Ausschaltung des Kriegshasses ihre Waren da kaufen werden, wo sie am billigsten zu bekommen sind.

Die Evening News bestätigt, daß verschiedene englische Handelshäuser Reisende nach Deutschland gesandt haben, um sich dort Vorräte zu sichern. Wahrschcinlich hätten sie dies nicht so bald getan, wenn sie nicht gemerkt hätten, daß unmittelbar nach dem Abschluß des Waffenstillstandes ein Heer amerikanischer Handelsreisender in Offiziersuniform nach Deutschland hineingeströmt wären.

Den englischen Fischexporteuren in North Shield ist, nach einer Privatmitteilung des Seedienstes vom 12. September, ein Rundschreiben vom Nahrungsmittel-Versorgungsamt zugegangen, in dem angeregt wurde, den Überschuß der in letzter Zeit ständig zunehmenden Fänge, der bei weitem die Deckung des Inlandbedarfs überschritten hat, nach Deutschland und Rußland auszuführen. In dem Rundschreiben wird ferner gesagt, daß das Lebensmittelministerium in kurzer Frist die Ausfuhr von 25000 Faß Dosenfisch und Räucherware freigeben wird. Insbesondere seien die Fisch- und Fischkonservenfabriken Slater in Aberdeen und James Thompson in Fraserburgh vom Ministerium mit dieser Ausfuhr beauftragt, und es wird den Exporteuren in North Shields angeraten, sich mit diesen beiden Firmen zwecks gemeinschaftlicher Ausfuhr der auf den Lokalmärkten verfügbaren Überschüsse in Verbindung zu setzen.

Dem Daily Telegraaf wird aus New York berichtet, daß zur Förderung des englisch-amerikanischen Handels eine englische Handelskammer mit dem Sitz in New York errichtet worden ist. (Tel., 11. IX. 19.)

England bezog in dem Kriegsjahr 1914, endigend mit dem 30. Juni, für 594 Millionen Dollar Waren und versandte für 293 Millionen Dollar, was eine Passiv-Bilanz von 300 Millionen Dollar darstellte, die reichlich durch die Einkünfte aus amerikanischen Coupons gedeckt wurde. In 1918/19 bezog England für 2147 Millionen Dollar und verschickte für 157 Millionen Dollar, was eine Passiv-Handelsbilanz von 1490 Millionen Dollar darstellte, bei der aber keine amerikanischen Coupons als Gegengewicht in Frage kamen. Seit der Beendigung der Feindseligkeiten hat sich die Passiv-Handelsbilanz noch gesteigert. Die amerikanische Juniausfuhr nach England stellte einen Rekord dar und übertraf diejenige von Juni mit 122,8 Millionen. Der amerikanische Ausfuhrüberschuß im Verkehr mit Frankreich stellte sich in 1913/14 auf 18 Millionen Dollar und in 1918/19 auf 914 Millionen Dollar. Im Verkehr mit Italien war der Ausfuhrüberschuß in 1913/14 17 Millionen Dollar und in 1918/19 474 Millionen Dollar. (Handelsbl., 10. IX. 19.)

Luxemburg. Die Luxemburgische Regierung legt eine 4½prozentige Staatsanleihe von 40 Millionen Francs zum Kurse von 100,25 Prozent zur Zeichnung auf. Diese Anleihe soll zur Deckung des Defizits dienen, das zum größten Teil infolge des durch den Staat erteilten Zuschusses bei der Lebensmittelversorgung entstanden ist. (Tel., 10. IX. 19.)

Niederlande. Da das Publikum für verschiedene Artikel phantastische Preise zahlen muß, so sind in Holland Bestrebungen im Gange, Einkäufe auf kooperativer Grundlage unter Ausschaltung des Zwischenhandels im Ausland zu tätigen. Die Stadt Amsterdam hat bereits 20 000 Paar Schuhe gekauft, und auch im Haag bilden sich private Organisationen, die Waren unter Ausschaltung der Zwischenhändler importieren wollen. Der „Haagsche Bestuurdersbond" hat 10000 Paar Herrenschuhe in Amerika gekauft, die in Kürze eintreffen sollen. Diese Schuhe, die von vorzüglicher Qualität sein sollen, sollen dem Publikum zu ungefähr 9 Gulden das Paar angeboten werden. Ein großer Teil dieser Schuhe ist schon an Mitglieder der Arbeiterorganisationen, die bei dem Haagschen Bestuudersbond angeschlossen sind, fest bestellt. Auch die Einkaufskombination der Haager Beamten hat 10000 Paar Schuhe in Amerika gekauft, und andere Organisationen stehen wegen Ankaufs von Waren in Unterhandlung. Bei einem Einkauf des „Haagschen Bestuurdersbond" von 200000 Paar braunen Damenstrümpfen sollen diese Strümpfe etwa die Hälfte des gegenwärtigen Ladenpreises kosten. (Tel., 4. IX. 19.)

Der Finanzminister hat auf eine Anfrage geantwortet, daß die Vorarbeiten für eine Änderung des Einfuhrzolltarifes durch ihren Zusammenhang mit dem sich in Vorbereitung befindlichen Entwurf eines Luxussteuergesetzes nicht soweit vorgeschritten sind, daß es nützlich oder wünschenswert wäre, hierüber jetzt mit Interessenten zu verhandeln, da der Gesetzentwurf dadurch zu große Verzögerung erleiden würde. Der Minister hat die Absicht, den Entwurf des Einfuhrzolltarifes nach Fertigstellung den Handelskammern zur Begutachtung einzuschicken. (Tel., 14. IX. 19.)

Die Staatskommission zur Bestreitung der Teuerung wendet sich mit einem Aufruf an die Industriellen und Kaufleute und ersucht um genaue Unterlagen für die Untersuchung, ob und inwieweit die gegenwärtige Teuerung durch gesetzliche Maßnahmen und durch Beeinflussung der öffentlichen Meinung gehoben werden kann. Die Staatskommission sieht die Ursache der gegenwärtigen Teurung in der Minderung der Produktion, den Schwierigkeiten der Anfuhr, der Preistreiberei bei der Fabrikation, der Einfuhr und dem Handel mit Fabrikaten und Rohstoffen, Einschränkung des Angebotes, Festhalten der Vorräte, Ausschaltung und Beschränkung der Konkurrenz uud den hohen Frachten. Die Untersuchungen sollen sich besonders erstrecken auf die wichtigsten Lebensbedürfnisse im weitesten Sinne des Wortes, u. a. Nahrungsmittel, Kleidung, Schuhe und Heizung, schließlich der Roh- und Zwischenprodukte. (N. R. C., 17. IX. 19.)

Nach einem Bericht des Pressebureaus Vas Diaz soll die Hälfte der 30 Millionen Gulden betragenden Kredite, welche durch niederländische Tabakfirmen an deutsche und österreichisch-ungarische Käufer von Rohtabak gegeben worden sind, abgelöst sein. (Handelsbl., 16. IX. 19.)

In der niederländischen Thronrede vom 16. September 1919 werden folgende wirtschaftliche Maßnahmen angekündigt:

1. eine Luxussteuer,
2. eine fiskalische Änderung des Einfuhrzolltarifes,
3. eine Steuer auf Tabak, Zigarren und Zigaretten,
4. eine Erweiterung der Stempelsteuer.

Ein Gesetzentwurf zur Änderung der erbrcchtlichen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches sowie gesetzliche Bestimmungen gegen den Wuchergewinn sind in Vorbereitung. (St. C., 16. IX. 19.)

Nach einem Bericht des Tel. vom 19. September 1919 soll die noch in diesem Jahre zu erwartende niederländische Staatsanleihe 4—500 Millionen Gulden betragen. Über den Zinsfuß ist noch kein Entschluß gefaßt.

Der Börsenberichterstatter des N. R. C. schreibt, daß die Absicht besteht, einen Terminhandel in Valuta an

den niederländischen Börsen einzurichten. Die bedeutenden Kursänderungen, welche in einem kurzen Zeitraum eintreten, erschweren dem Warenhandel den Abschluß von Kaufverträgen auf längeren Termin, da jede Grundlage für die Preisberechnung fehlt. Um diesen Übelstand zu beheben, beabsichtigt man, einen Terminhandel für Valuta einzuführen, wozu auch die Banken ihre Mitwirkung geben werden. Der Berichterstatter steht dem Plan der Einführung eines Terminhandels in Valuta nicht unsympathisch gegenüber, befürchtet aber, daß die Spekulation überhand nimmt. (N. R. C., 20. IX. 19.)

In den letzten 14 Tagen sind eine Reihe holländischer Banken durch Neuausgabe von Aktien zu bedeutenden Kapitalerhöhungen geschritten. Die Amsterdamsche Bank gab 10 Millionen Gulden zu 183 Prozent, Marx & Co's Bank 2 Millionen Gulden zu 132 Prozent, Nederl. Ind. Excompto Mij. 5 Millionen Gulden zu 125 Prozent, die Twentsche Bank 4,4 Millionen Gulden zu 138 Prozent und die Rotterdamsche Bankvereeniging 25 Millionen Gulden zu 140 Prozent aus. Im Juli hatte die Bank-Assossiatie 2,5 Millionen Gulden zu 110 Prozent, die Inkasso-Bank 2 Millionen Gulden zu 127 Prozent und die Nederlandsche Handels-Mij. 10 Millionen Gulden zu 125 Prozent ausgegeben. Von dieser Gesamt-Kapitalausgabe von etwa 100 Millionen Gulden entfallen auf die sieben holländischen Großbanken, die speziell in Holland arbeiten, 86 Millionen Gulden. Wenn man die Emission der Twentschen Bank im Februar d. J. mitrechnet, so haben diese sieben Großbanken ihr Kapital im Jahre 1919 bisher um 90 Millionen Gulden neues Kapital erhöht. Ende 1918 verfügten die sieben Großbanken zusammen über 303 Millionen Gulden (Kapital und Reserven), so daß die Erhöhung etwa 30 Prozent ihres Kapitals ausmacht. (Maand. Ochtendbl., 22. IX. 19.).

In Holland ist eine offizielle Mission der chilenischen Regierung eingetroffen, welche die Möglichkeit der Stärkung der finanziellen und Handelsbeziehungen zwischen Holland und Chile untersuchen soll. (Tel., 7. IX. 19.)

Durch Kgl. Beschluß vom 4. September d. J. (St. C., 8. September d. J.) ist die Einrichtung eines holländischen Industrierates bestätigt worden. Der Industrierat hat die Aufgabe, alle Angelegenheiten kommerziell-wirtschaftlicher und technischer Art, welche für die niederländische Industrie von allgemeinem Interesse sind, zu behandeln und der Regierung hierüber Vorschläge zu machen. Der Industrierat soll die Regierung in allen Industrieangelegenheiten beraten. Der Industrierat setzt sich aus Vertretern folgender Vereinigungen zusammen:

de Mij. van Nijverheid,
de Vereeniging van Nederlandsche Werkgevers,
de Roomsch-Katholieke Werkgeversvereeniging,
het Verbond van Nederlandsche Fabrikantenvereenigingen,
de Christelijke Werkgeversvereeniging.

Zum Vorsitzenden ist Mr. I. C. A. Everwijn im Haag ernannt worden.

Für die 4. niederländische Jahrbörse, die vom 23. Februar bis 6. März 1920 in Utrecht abgehalten werden soll, betrugen die Anmeldungen Anfang September 614 mit 733 Musterzimmern, 368 m Tischfläche und 193 Quadratmeter offenem Raum. (N. R. C., 18. IX. 19.)

Portugal. Die Banco portugués et Brazileiro erhöht ihr Kapital von 3 500 000 auf 10 Millionen Escudos. Die Reserven steigen dementsprechend von 1 405 000 auf 7 905 000 Escudos. (Monit. des Int. Mat., 19. IX. 19.)

Das Diario do Governo vom 2. IX. Nr. 176 enthält Bestimmungen über die Wiederaufnahme des Handels zwischen Portugal und Deutschland. Danach ist die Ausfuhr von Handelswaren erlaubt, soweit das Ministerium des Auswärtigen keine Beschränkungen verfügt und soweit der Inlandsverbrauch durch die Ausfuhr nicht gefährdet wird. Die Einfuhr von Handelswaren deutschen Ursprungs unterliegt der Beurteilung der Zollbehörden, die nach den vom Minister des Auswärtigen erteilten Anweisungen entscheiden werden. Die Entscheidung über Ausgleich von Schulden und die Zahlung von Zinsen und Dividenden auf Obligationen und Aktien, die vor und während des Krieges zu zahlen waren, sowie über vom Staat beschlagnahmtes feindliches Eigentum wird später getroffen und bleibt vorläufig verboten. (Handelsber., 18. IX. 19.)

Spanien. Nach einem Telegramm aus Madrid ist dort eine neue elektrische Gesellschaft, die „Sociedad Electrifics industriel" mit einem Gründungskapital von 50 Millionen Pesos, das später auf 300 Millionen Pesos erhöht werden soll, gegründet worden. Die Gesellschaft beabsichtigt, den elektrischen Betrieb auf den spanischen Eisenbahnen einzuführen. (N. R. C., 12. IX. 19.)

Der „Morning Post" wird aus Buenos Aires gemeldet, daß dort eine neue Gesellschaft mit einem spanischen Kapital von 100 Millionen Pesetas zur Förderung des spanisch-argentinischen Handels gegründet worden ist. (Tel., 18. IX. 19.)

II. Asien.

Britisch-Indien. Wegen der neuerlichen Steigerung des Silberpreises, wonach es für die indische Regierung nicht mehr lohnend ist, Rupien auszuprägen, hat die indische Regierung den Preis für unmittelbare telegraphische Überweisungen von $^1/_{10}$ auf 2 sh erhöht und für verzögerte telegraphische Überweisungen und Wechsel auf 1 sh $11^{15}/_{16}$ d. Überweisungen von Indien nach London, sofern dafür ein Bedarf besteht, werden von der indischen Regierung zu 1 sh $11^{29}/_{32}$ d für sofortige und zu 1 sh $11^{31}/_{32}$ d für verzögerte Überweisung ausgeführt. — Diese Maßnahme verteuert naturgemäß den Import aus Indien und bedeutet andererseits eine Förderung der englischen Industrieausfuhr nach da. Es werden vor allem die Lancashire-Industrien sehr gewinnen, ebenso die englischen Eisenbahnen und elektrischen Gesellschaften in Indien, welche ihre Rupie-Einnahmen nach England abführen. Für die indischen Tee- und sonstigen Kolonial-Exportgesellschaften dagegen bedeutet die Erhöhung der Rupie eine Produktionskostenverteuerung, welche man auf etwa 4 d für das Pfund Tee, für Gummi wahrscheinlich weniger, berechnet. — Der Preis, für welchen die indische Regierung importiertes Gold ankauft, ist auf 11 Rupien 11 annas per Sovereign festgesetzt, d. h. für 1 Rupie 9 662 Grains Feingold. Ob zu diesem Preis jedoch Gold importiert werden wird, bleibt abzuwarten. Der inländische Preis für Gold ist viel höher und der für den Verkauf von Gold aus der Umlaufsnoten-Reserve amtlich festgesetzte Minimumpreis beträgt 15 Rupien für das englische Pfund. (Fin. Times, 16. IX. 19.)

Die britisch-indische Regierung hat einen Gesetzentwurf eingebracht, nach dem auf Rohhäute ein Ausfuhrzoll von 15 Prozent erhoben werden soll. Für Ausfuhr nach England und den englischen Besitzungen soll hierauf ein Nachlaß von 10 Prozent gewährt werden. (Tel., 16. IX. 19.)

Indochina. In Hanoi ist bereits 1918 eine französisch-indochinesische Messe veranstaltet worden, die ein derart günstiges Ergebnis hatte, daß sie mit Unterstützung des Generalgouverneurs vom 13. bis 28. Dezember 1919 wiederholt werden soll. Die einzelnen Landesteile Indochinas werden eigene Pavillons errichten, neben denen aber auch eine Zusammenfassung der verschiedenen Muster nach Gruppen vorgesehen ist. Mehrere französische Städte beabsichtigen, sich an der Messe zu beteiligen und Vertreter mit Industrieerzeugnissen zu entsenden.

Japan. In Tokio ist jüngst der Plan einer amerikanisch-japanischen Ausstellung der chemischen Industrie erörtert worden. Die Generalversammlung der japanischen

Vereinigung der chemischen Industrie hat sich mit dem Vorschlage befaßt, daß eine derartige Ausstellung im März 1920 im Uyeno-Park bei Tokio stattfinden solle. Bestimmtes über das Ergebnis der Versammlung ist noch nicht bekannt geworden. Offenbar geht die ganze Anregung von amerikanischer Seite aus.

Niederländisch-Indien. Nach dem Pressebureau Vas Diaz unterhandelt die niederländisch-indische Regierung mit den Tabakinteressenten über einen Entwurf einer besonderen Tabaksteuer. Bei diesen Verhandlungen ergibt sich, daß eine gleichmäßige Regelung für Sumatra- und Javatabak schwierig ist, da ein großer Teil des Javatabaks durch Inländer gezogen wird und Besteuerung des Gewinnes der Inländer auf diese Tabake kaum durchzuführen ist. Für Sumatratabak wird als durchschnittlicher Kostpreis 1 Gulden per Pfund angenommen, und es soll erst bei einem höheren Erträgnis die Steuer in Kraft treten.
(N. R. C., 19. IX. 19.)

Auf Initiative von Henri Polak hat sich ein Syndikat gebildet, daß Konzessionen in Borneo erworben und ein großes Kapital zusammengebracht hat, um die Ausbeutung dieser Konzessionen vorzunehmen. Nach Äußerung von Polak soll die Ausbeutung der Diamantfelder in Borneo den Mangel an Rohstoffen der Amsterdamer Industrie beheben, da ein Teil der bereits geringeren südafrikanischen Rohproduktion nach den neuen englischen Diamantschleifereien geht und ein anderer Teil vielleicht von den in Südafrika entstehenden Diamantschleifereien in Beschlag genommen wird. (Tel., 19. IX. 19.)

Der Wert der Ausfuhr von Java in 1918 hat 363,8 Millionen Gulden betragen gegen 310,6 Millionen Gulden in 1917 und 300,1 Millionen Gulden in 1913. Der Wert der Einfuhr betrug in 1918 351 Millionen Gulden gegen 451 Millionen Gulden im Jahre 1917 und 317 Millionen Gulden in 1913. 1918 wurde nach den Vereinigten Staaten für 80 Millionen Gulden ausgeführt (141,8 Millionen Gulden in 1917 und 9,5 Millionen Gulden in 1913). Die Ausfuhr nach Japan stieg von 23,3 Millionen Gulden 1917 auf 60,2 Millionen Gulden 1918. 1913 betrug diese Ausfuhr 33 Millionen Gulden. Nach England wurde 1918 für 15,5 Millionen Gulden ausgeführt gegen 72,8 Millionen Gulden 1917 und 16,7 Millionen Gulden 1913, während die Ausfuhr nach den Niederlanden 1918 nur 3,1 Millionen Gulden betrug gegen 9,5 Millionen Gulden 1917 und 88,2 Millionen Gulden im letzten Friedensjahr.

III. Afrika.

Ägypten. Nach einer Bekanntgabe im ägyptischen Staatsbl. Nr. 78 sind die Handelsbeziehungen mit Deutschland, Ungarn und Deutsch-Österreich wieder erlaubt, wenn dafür in jedem einzelnen Fall die spezielle Erlaubnis der Abteilung Import und Export des War Trade Departments in Kairo angefragt und gegeben wird. (Handelsbl., 18. IX. 19.)

Südafrikanische Union. Nach dem Urteil von Dr. Wagner der südafrikanischen Grubeninspektion gibt es in Südafrika ausgedehnte Lagen von Sand, der sich zur Fabrikation aller Arten von Glas, mit Ausnahme der allerfeinsten Sorten, eignet. Bisher war der einzige Fundplatz für diesen Sand Pienaarspoort in Magaliesberg, aus der die Hatherley Glasfabrik ihren Rohstoff bezieht. Bohrungen haben ergeben, daß die Sandlage eine Dicke von 19 Fuß hat.
(Tel., 7. IX. 19.)

IV. Nordamerika.

Vereinigte Staaten. Die amerikanische Statistik über Ein- und Auswanderung von Ende Juni gibt an, daß die Anzahl der Auswanderer seit Dezember 11 000 mehr betrug als die Zahl der Einwanderer. Hiervon entfallen auf den Juni allein 4000. (Handelsbl., 10. IX. 19.)

Nach einer Meldung des Korrespondenten des N. R. C. vom 20. September 1919 hat der Ex-Senator Lewis sich in Chicago dahin ausgesprochen, daß der Präsident voraussichtlich in kurzer Zeit Sozialisierungspläne für die Steinkohlen-, Petroleum- und Transportbetriebe ankündigen wird. Der Sozialisierungsplan des Präsidenten soll die öffentliche Kontrolle auf diese Betriebe im Interesse des Volkes vorsehen.

Der Times wird aus New York berichtet, daß am 15. September der Strafprozeß in Chicago gegen die fünf großen Fleischfabriken Armoer, Swift, Morris, Wilson und Cudatry eröffnet wird. Die Beschuldigung beruht auf Feststellung der Bundeshandelskommission, die angibt, daß sie in Vieh spekulierten, den Handel zwischen den Staaten und mit dem Ausland, sowie auch die Lebensmittelkontrolle erschwerten, die Verbraucher betrogen und eine gesunde Konkurrenz unmöglich machten.

Die neu errichtete Petroleum Corporation of Amerika erhält ein Kapital von 60 Millionen Dollar.
(Tel., 22. IX. 19.)

Die nationale Vereinigung der amerikanischen Fabrikanten gibt bekannt, daß eine Ausfuhrvereinigung zur Förderung des Handels mit Südamerika gegründet worden ist. In dieser Exportfirma sind Fabrikanten jeder Branche vertreten. Die Exportvereinigung will ihre Mitglieder über die Absatzmärkte, Zolltarife usw. unterrichten. Die Vereinigung beabsichtigt, ihr Arbeitsfeld auch auf andere Länder auszubreiten. (Tel., 17. IX. 19.)

Binnen kurzem wird die „National City Bank of New York“ Filialen in Madrid, Barcelona, Brüssel, Antwerpen und Zürich eröffnen. Die „American Banking Corporation“ hat eine Filiale in Rangoon eröffnet. (N. R. C., 5. X. 19.)

Nach einer Meldung aus New York eröffnet die Irving National Bank eine Filiale in Athen. (Tel., 10. IX. 19.)

V. Mittel- und Südamerika.

Argentinien. In Verbindung mit der Nachricht, daß Argentinien das Ersuchen von England und Italien um Gewährung eines Kredites von 200 Millionen Pesos für Ankäufe von Getreide in Argentinien abschlägig beschieden hat, trotzdem die argentinische Regierung dem Kongreß schon einen Gesetzentwurf zur Gewährung dieser Kredite eingereicht hatte, ist es interessant, daß die argentinische Regierung sich entschlossen hat, das bei den argentinischen Gesandtschaften im Auslande befindliche Gold nach Buenos Aires zu überführen. Als Geldvorräte bei den Gesandtschaften im Ausland werden angegeben: in Washington 66 355 045 Pesos, in London 34 152 418 Pesos, in Rom 2 842 113 Pesos und in Paris 392 616 Pesos. Der Goldvorrat der Caja de Conversion belief sich am 24. Juli d. J. auf 281 610 797 Pesos. (N. R. C., 12. IX. 19.)

Die argentinische Regierung hat dem Kongreß einen Gesetzentwurf zugehen lassen, welcher Maßnahmen gegen das Preisauftreiben der Lebensbedürfnisse vorsieht. Die andauernden Arbeitcrunruhen, die ständig steigende Unzufriedenheit der Laden-, Handels- und Bankangestellten sind darauf zurückzuführen, daß die Löhne nicht mehr im richtigen Verhältnis zu den Preisen der wichtigsten Lebensbedürfnisse stehen, so daß diese Frage auch in Argentinien ein nationales Problem geworden ist. Die Kommission des Abgeordnetenhauses schlägt vor, daß ein Zentralrat unter Vorsitz des Finanzministers geschaffen werden soll, der Maximalpreise für die wichtigsten Waren festsetzen soll. Auf Übertretung werden Strafen von 1000 Pesos festgesetzt. Bedauerlich ist, daß die argentinische Regierung nicht die inländischen Steuern, die viele dieser Waren schwer belasten, herabsetzt. — Auch die Wohnungsfrage ist in Buenos Aires sehr schwierig, besonders für Arbeiter und kleine Beamte. Die Wohnungsmieten, auch für den wohlhabenden Stand, sind in Argentinien sehr gestiegen.
(Handelsber., 10. VII. 19.)

Brasilien. Während der Kriegszeit hat sich die Fleischgefrierindustrie in Brasilien mit Unterstützung der großen amerikanischen Fleischfirmen gut entwickelt. Fünf Unternehmungen sind bereits im Betrieb und vier im Bau. Bisher war Italien der Hauptabnehmer des brasilianischen Gefrierfleisches, doch erwartet man später großen Absatz nach den Vereinigten Staaten und nach Deutschland. Bisher ist das Fleisch des brasilianischen Viehes noch nicht sonderlich gut, doch wird der Viehstand durch Einführung europäischen Zuchtviehes zu heben gesucht.

Nach einem amerikanischen Konsulatsberichte verbrauchen die Baumwollspinnereien in Bahia große Mengen Farbstoffe. Vor dem Kriege wurden die Farbstoffe aus Deutschland eingeführt, während zurzeit die Vereinigten Staaten der bedeutendste Lieferant sind und auch Großbritannien kleinere Mengen einführt. Einige pflanzenartige Farbstoffe werden jetzt auch in Brasilien hergestellt, aber sie sind nicht von so guter Beschaffenheit wie die amerikanischen Erzeugnisse. (Handelsber., 26. IX. 19.)

Mexiko. Die British Controlled Oilfields Ltd. breitet das Gebiet ihrer Petroleumkonzession von Mexiko bis Brasilien aus. Die bereits erworbenen Gebiete haben eine Oberfläche von 18 Millionen Acres und werden sich nach günstigem Abschluß der Verhandlungen mit den verschiedenen Republiken noch bedeutend erhöhen. Die wichtigste bisher erworbene Konzession ist die von Buchivacua in Venezuela mit einer Oberfläche von 3000 Quadratmeilen.
(N. R. C., 18. IX. 19.)

Uruguay. Die Unterhandlungen der Regierung mit den Eisenbahngesellschaften wegen Übernahme der uruguayischen Eisenbahnen durch den Staat haben zu dem Ankauf der Östlichen Eisenbahngesellschaft für 605 000 Pfund Sterling und der uruguayischen Eisenbahngesellschaft für 1 Million Pfund Sterling durch den Staat geführt. Die Kaufbeträge sollen in fünfprozentigen Obligationen gegeben werden. (N. R. C., 24. IX. 19.)

VI. Australien.

20 Meilen südlich von Boulder City in der Hamptonebene sind kürzlich neue Goldfunde gemacht worden. Mr. Richard Hamilton, der Präsident der Westaustralischen Bergwerkskammer und Generaldirektor der Great Boulder Proprietary mine, Kalgoorlie, hat das neue Goldfeld inspiziert und soll sich über die Aussichten außerordentlich günstig geäußert haben. Die Formation scheint gleich der des Kalgoorliefeldes und eine Fortsetzung desselben zu sein. Einige Londoner Gesellschaften haben sich die Option auf den Abbau gesichert. (Fin. Times, 10. IX. 19.)

Aus einem Reutertelegramm aus Melbourne vom 8. September geht hervor, daß, obgleich der Handel zwischen Großbritannien und Deutschland gestattet ist, alle Waren aus Deutschland, welche in Australien ankommen, nach wie vor der Beschlagnahme und Konfiszierung unterliegen. Die Handelskreise in Australien erwarten binnen kurzem eine definitive Erklärung des Federal Government über die Neuordnung der Rechtslage des Handels mit dem Feinde. (Fin. Times, 11. IX. 19.)

Weltverkehr.

Bearbeitet von Dr. Richard Hennig-Berlin-Friedenau.

I. Landverkehr.

Europa.

Italienische Bahnbauten in Südtirol. Die Italiener beginnen Studien für eine 40 km lange, mit Elektrizität zu betreibende Eisenbahn von Rovereto durch das Val Arsa nach Schio mit einem 15 km langen Tunnel durch die von den Kämpfen her bekannten Berge Pasubio und Zugna sowie für eine Umlegung der Suganatalbahn zwischen Persen und Trient.
(Ztg. d. Ver. dtsch. Eis.-Verw., 13. IX. 19, S. 731.)

Neues französisches Bahnprojekt zur Ablenkung des Schweizer Verkehrs nach Bordeaux. Der Direktor der Orléansbahn, Mange, schlägt vor, zwischen den bestehenden eine neue Linie mit schwachen Steigungen zu erstellen, die in Limoges abzweigt —, bei St. Germain-les-Fossés in das Netz der Paris-Mittelmeer-Bahn einmündet und die Gesamtstrecke zwischen Bordeaux und Genf um 50 km verkürzt.
(Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz.)

Asien — Afrika.

Die Sinaibahn der Engländer, die während des Krieges gebaut wurde, erstreckt sich vom Suezkanal in einer Gesamtlänge von 60 Meilen nach Haifa, einschließlich zweier Abzweigungen nach Birsaba und Jerusalem. Sie weist insgesamt 86 Stationen auf.
(R. C. Kirkpatrick im Augustheft des Great Western Railway Magazine.)

Amerika.

Weiterbau der Alaskabahn. Für die Vollendung der Alaskaeisenbahn sind vom Kongreß weitere 17 Millionen Dollar bewilligt. Der Bau, welcher während des Krieges wegen Mangels an Material und Arbeitern unterbrochen wurde, hat bis jetzt schon 35 Millionen Dollar gekostet.
(Journal of Commerce, New York, 2. VIII. 19.)

Aufrechterhaltung des transandinischen Bahnverkehrs im Winter. Ingenieur Mardones hat nach genauer Untersuchung festgestellt, daß für die Aufrechterhaltung des transandinischen Verkehrs zwischen Chile und Argentinien ohne Unterbrechung, wie sie jetzt während einiger Winterwochen stattfindet, auf der chilenischen Seite 300000 und auf der argentinischen 100000 Pfund Sterling aufgewandt werden müssen. (Financial Times, 26. VIII. 19.)

Projekt einer Bahn zwischen Desterro und dem brasilianischen Festland. Dem Staate Santa Catarina wurde gesetzlich die Ermächtigung erteilt, eine Anleihe von 1 000 000 Pfund Sterling aufzunehmen, um eine Verbindung zwischen der Hauptstadt Desterro (Insel Santa Catarina) und dem Festland durch eine Brücke oder durch Fährdampfer zu schaffen.

II. Wasserverkehr.

a) Seeschiffahrt.

Afrika.

Neuregelung der Abgaben im Snezkanal. Vom 1. Oktober 1919 ab wird der Zwischenraum zwischen den Doppelböden der gebührenpflichtigen Tonnage zugerechnet werden, sofern dieser Raum zur Aufnahme von Öl während der Durchfahrt benutzt wird. Die Änderung soll keinen dauernden Charakter haben.

Amerika.

St. Louis als Seehafen. Der Mississippi wird infolge der von der amerikanischen Regierung vorgenommenen Regulierungs- und Ausbaggerungsarbeiten immer mehr der Handelsschiffahrt dienstbar gemacht. Von Übersee kommende Waren können bereits bis St. Louis transportiert werden, ohne daß eine Umladung nötig ist. Nach Beendigung der Arbeiten glaubt man, daß die größten Dampfer diese Stadt anlaufen können. Die Amerikaner hoffen, die dortigen Werftanlagen derart vergrößern zu können, daß sie unter Berücksichtigung der dort befindlichen Eisen- und Kohlenlager an Bedeutung denjenigen des Clyde gleichkommen werden und St. Louis mit der Zeit ein zweites Glasgow wird. (Schiffahrts-Ztg., 13. IX. 19.)

b) Binnenschiffahrt.

Die Schiffbarmachung des Oberpregels ist eine Frage, die ostpreußische Wirtschaftskreise schon seit langem sehr lebhaft bewegt. Obwohl ein altes Versprechen der Regierung besteht, daß der Pregel bis Insterburg wieder schiffbar gemacht werden soll, ist man an die Arbeit noch nicht herangegangen, wenn auch die Kosten verhältnismäßig gering sein werden, da es sich nur um die kurze Flußstrecke von Tapiau bis Insterburg handelt. Der Pregel ist auf dieser Strecke bei Frühjahrshochwasser bis Insterburg schiffbar, im Sommer jedoch oberhalb Wehlau kaum mehr als 20 bis 30 cm tief. Man forderte früher eine Schiffbarmachung bis Insterburg mindestens für 400-t-Kähne, neuerdings aber auch für 1000-t-Kähne, weil man damit rechnet, daß die Wasserstraße zur Ukraine über Insterburg geführt werden sollte. Da jetzt hierauf vorläufig nicht gerechnet werden kann, will man sich mit einer geringeren Schiffbarkeit begnügen, für 300-t-Kähne, entsprechend den Abmessungen des masurischen Kanals. Diese Abmachungen sind allerdings sehr unglücklich gewählt, da man für normale Größe immer 400 t annimmt. — Es ist jetzt beabsichtigt, von Groß-Bubainen ab einen Kanal neben dem Pregel herzuführen, der in Insterburg endet.

(Der Osten, Danzig, Nr. 1, S. 14.)

Ein neues Projekt für einen Splügen-Tunnelkanal vom Comer See nach Andeer im Hinterrheintal über den Splügen wird empfohlen. Das Projekt ist nicht zu verwechseln mit dem Röhrenkanal Caminadas. Der Splügenkanal besteht aus drei Teilen, nämlich der nördlichen und südlichen Steigstrecke, die mit Schleusen überwunden werden, und einem 16 480 m langen Stollen durch das Splügenmassiv unter dem Pianazzo bis Aus-Ferrara im Kanton Graubünden. Der Stollen erhielte eine Breite von 9,4 m und würde beiderseits Treidelwege aufweisen. Vom Tunnel würden 6800 m auf italienischem und 9600 m auf schweizerischem Boden liegen. Auf schweizerischer Seite würde die Alpenwasserstraße in der Nähe von Silz bei Thusis in den Rhein münden. Bei Verwirklichung des Projektes ließe sich eine Wasserkraft von etwa 10 000 P. S. erlangen.

(Eugenio Linati im „Monitore tecnico".)

III. Luftverkehr.

Europa.

Neue deutsche Flugpostpläne. Der preußische Handelsminister hat die Errichtung der Flugverkehr-A.-G. mit dem Gesellschaftssitz in Frankfurt a. Main genehmigt. Es finden Verhandlungen statt mit verschiedenen Behörden zwecks Einrichtung von sechs Flugpostlinien, die sämtlich von Cöln ausgehen sollen und auch Personenbeförderung übernehmen. Vorerst erwägt man die Linien Cöln—Frankfurt—München, Cöln—Basel, Cöln—Hamburg, Cöln—Berlin und Cöln—Breslau. Der Betrieb soll mit etwa 200 Flugzeugen aufgenommen werden.

(Automobilwelt — Flugwelt, 7. IX. 19, S. 2.)

Amerika.

Flugdienst in Westindien. Eine englische Firma will zwischen Demerara, Trinidad, Granada, St. Vincent und Barbados einen Flugdienst einrichten, der zweimal wöchentlich Passagiere und Post befördern soll.

(Nieuwe Courant, 4. IX. 19.)

Ein Luftpostdienst zwischen Brasilien und Argentinien ist eingerichtet worden. An der Küste des Atlantischen Ozeans zwischen Pernambuco und Buenos Aires wurde eine Reihe von Landungsplätzen angelegt. (Times.)

Die Flugpostverbindung Santiago—Valparaiso, den beiden Hauptstädten Chiles, verkehrt nunmehr regelmäßig.

(Automobilwelt — Flugwelt, 7. IX. 19, S. 2.)

Schwedische Fluglinien und Flugpläne. Die „Schwedische Luftverkehrsgesellschaft" hat einen regelmäßigen Flugverkehr für Passagiere zwischen Stockholm und Gotenburg sowie Stockholm und Malmoe eingerichtet. Der Verkehr soll auf die Linien Stockholm—Helsingfors und Stockholm—Berlin ausgedehnt werden, für die mit Flugzeiten von 3 und 8 Stunden gerechnet wird.

(Financial Times, 18. VIII. 19.)

IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

Europa.

Funkentelegraphischer Presseverkehr Dänemark—England. Am 29. August wurde in Lyngby eine Funkstation für den Pressedienst nach England eröffnet.

(Nationaltidende, 29. VIII. 19.)

Ein drahtloser Telephonverkehr Dänemark—Bornholm wird zurzeit eingerichtet. (Ekstrabladet, 10. IX. 19.)

Eine neue drahtlose Telegraphenstation in Finnland wird in Sandhamn bei Helsingfors gebaut. Der Funkenturm, der eine Stationsgröße von 35 KW aufweist, wird eine Reichweite von 1240 Seemeilen haben und soll u. a. mit Berlin, Paris und London verkehren können.

(Journal télégraphique, 25. IX. 19, S. 151.)

Amerika.

Ein neues englisches Seekabel Afrika—Südamerika ist über Ascension verlegt worden. Der Kabeldampfer „Colonia" hat die Verlegung am 1. September in Rio de Janeiro vollendet. (Schiffahrts-Ztg.)

Englischer Einspruch gegen eine amerikanische Kabelkonzession in Südamerika. Die Western Cable Company hat bei der argentinischen Regierung gegen die der Central and South American Cable Company erteilte Konzession zur Legung eines Unterseekabels zwischen Buenos Aires und Montevideo Einspruch erhoben, mittels dessen die Verbindung mit Rio de Janeiro hergestellt werden soll. Der Einspruch ist berechtigt, weil die Western Co. einen Vertrag mit der Regierung hat, der ihr von 1917 ab für 25 Jahre ausschließliche Rechte verleiht.

(Nacion, 26. VIII. 19.)

Chronik des Auslanddeutschtums.

Bearbeitet von Dr. Fritz Wertheimer-Stuttgart.

Im Vordergrund des Interesses stehen leider immer noch die Verhältnisse im Baltikum. Daß es zu dem Ultimatum der Entente kommen mußte, bedeutet weder eine Mehrung des Ansehens der deutschen Regierung der Entente gegenüber noch eine auch nur einigermaßen leidliche Liquidierung des Baltikum-Unternehmens. Die deutsche Regierung ist gezwungen worden zu befehlen, daß die deutschen Truppen das Baltikum räumen. Sie hat diesen Befehl erlassen, aber diejenigen Druckmittel, die sie in der Hand hat, bestehen einmal in der Sperrung der Grenze und ferner in der Sperrung der weiteren Zufuhr von Munition, von Verpflegung und von Löhnung. General von der Goltz mußte dem Drängen der Entente geopfert werden, obgleich er anscheinend weiterhin das Vertrauen der Reichsregierung genießt. Ob damit viel geholfen ist, wird die Zukunft lehren. Die deutsche Regierung hat den Übertritt deutscher Truppen in russischen Dienst verboten. Daß sie die Macht hat, das durchzusetzen, ist zu bezweifeln, denn die einzige Strafe, die auf den Übertritt naturgemäß stehen kann, nämlich der Verlust der deutschen Staatsangehörigkeit und der Rechte

auf die Rentenansprüche, Kriegerversorgung usw., wird von denen gering angeschlagen werden, die nur von den lockenden Versprechungen des rollenden Rubels hören. Welchen Umfang der Übertritt deutscher Soltaten in russischen Dienst angenommen hat, darüber ist man nicht unterrichtet, wie überhaupt auch heute noch die tatsächlichen Verhältnisse im russischen Baltikum so unklar und so verschwommen wie nur irgend möglich sind. Klar und zielsicher ist nur die Haltung der englischen Politik, deren ausschlaggebende Rolle in allen Ostsee- und Baltikumfragen immer mehr heraustritt. Das baltische Deutschtum hat augenblicklich an Bedeutung gewaltig eingebüßt, ohne daß man darin einen Dauerzustand zu erblicken hätte, denn seine kulturelle und wirtschaftliche Überlegenheit muß zum Ausdruck kommen, sobald erst der lettische und estnische Staat aus dem Stadium der Gründung und der politischen Plänkeleien in den Zustand des wirklichen Dauerarbeitens übergeführt werden können.

Die Ratifikation des Friedens, die nun in den nächsten Wochen wohl entscheidend vollzogen werden wird, bringt die Friedensverträge von Versailles und St. Germain in Geltung. Damit werden grundsätzliche Fragen der begrifflichen Klärung des Wortes „Anslanddeutscher" aufgeworfen, die wohl einer eingehenden Besprechung bedürfen. Die Elsaß-Lothringer, die Danziger und die Posener werden gewaltsam von uns losgetrennt, werden Auslanddeutsche (von dem Ergebnis der Abstimmung wird es abhängen, ob auch Teile von Schleswig-Holstein und Oberschlesien von uns scheiden) und müssen in die Arbeit der Erhaltung des kulturellen und wirtschaftlichen Zusammenhanges mit der Heimat einbezogen werden, weil es Regierung und Volk ja offen ausgesprochen haben, daß sie den Friedensvertrag nicht als etwas Ewiges ansehen, sondern auf eine Durchführung ihrer gerechten Forderungen, nämlich der Wiedervereinigung rein deutscher Gebiete mit dem deutschen Lande bei einer künftigen Revision des Friedensvertrages hoffen. Eine in Breslau gegründete Ausstellung über oberschlesische Kultur und Arbeit bemüht sich schon jetzt, in diesem Sinne tätig zu sein. Einige Veranstaltungen werden ihr wohl auch für die anderen Gebiete, die von uns losgetrennt werden, folgen. Es gilt hier in erster Linie Erziehungsarbeit innerhalb Deutschlands zu leisten, denn die Kenntnis unserer Grenzmarken in den deutschen Kernlanden ist immer noch erschreckend und beschämend gering.

In Deutschösterreich und Ungarn haben sich die Verhältnisse bis jetzt nur wenig geklärt. Die Entlassung der Sudetendeutschen aus dem Verbande Deutschösterreichs war ein schmerzlich-feierlicher Akt. Die Vereinigung Westungarns mit Deutschösterreich bietet für das Deutschtum nur geringen Ersatz. Die Italiener versuchen den Deutschtirolern, die sie jetzt unter ihre Herrschaft bekommen, goldene Brücken zu bauen, ob aber die Praxis den schönen Worten der Theorie entsprechen wird, muß sich erst zeigen. Jedenfalls geben sich die Italiener erheblich mehr Mühe als das jugoslawische Reich, unter dessen Herrschaft die Deutschen Kärntens und Untersteiermarks gewaltig seufzen. Daß hier ein balkanischer Wetterwinkel irredentistischer Strömungen entstehen wird, ist zweifellos. In Wien werden die Verhältnisse nicht besser. Die Tschechen verlassen die Stadt in großen Scharen, und die tschechische Repatriierungskommission hat selbst angegeben, daß sie in den letzten Wochen über 50000 Familien aus der Stadt nach den tschechischen Kernlanden herausgeschafft habe, weil ja Böhmen und Mähren den Zuzug von wirklichen Tschechen recht wohl vertragen können. Vielleicht werden dadurch nationalistische Reibungsmöglichkeiten in Wien selbst vermieden, denn die Stimmung der Arbeiterschaft gegenüber den Tschechen ist durchaus nicht glänzend. In Ungarn hat Dr. Jakob Bleyer, der „deutsche" Nationalitätenminister, weiterhin an Vertrauen der Deutschen verloren, ohne daß eine Klärung der Verhältnisse eingetreten wäre.

Wenig Neues ist vom Deutschtum in Rußland und in Polen zu vermelden. Aus Polen beginnen nun auch Züge deutscher Rückwanderer über die Grenze geleitet zu werden. Man mußte die Abreise der Deutschen, um öffentliche Krawalle zu verhindern, zunächst um eine Woche verschieben und mußte dann zum Schutze der Abziehenden starke Polizeimassen aufbieten, ohne jedoch Belästigungen übler Art verhindern zu können. Kundige Beobachter wollen aber doch schon Anzeichen dafür sehen, daß sich die Stimmung der polnischen Intelligenz gegenüber Deutschland bessert, und daß ein gedeihliches Arbeiten zwischen Polen und Deutschen sich schaffen ließe. Immerhin ist ein starker Teil der evangelischen Geistlichkeit unter Führung des bekannten Herrn Bursche an der Arbeit, diese zarten Keime zu ersticken und das Deutschtum selbst raschestens zu polonisieren. Daß derartiges dem nationalstolzen Polen nicht imponiert, ist klar. Nur ein selbstbewußtes, auf seine Kraft vertrauendes Deutschtum kann tatsächlich bei den Polen Achtung gewinnen.

Als erstes von allen feindlichen Ländern hat China den Kriegszustand mit Deutschland als beendet erklärt, so daß theoretisch der Rückkehr der Deutschen nach China nichts im Wege steht. Praktisch ist die Frage allerdings schwerer zu lösen. Denn die Fahrt geht durch den Suezkanal, und die Engländer verhindern die Fahrt Deutscher durch diesen Kanal immer noch. Zwar haben die Deutschen in China das Recht der Exterritorialität der Gerichtsbarkeit verloren, und sie genießen in Zukunft auch nicht mehr die Zollermäßigung der Vertragsmächte von 5 Prozent, sondern sie müssen den beträchtlich höheren Einfuhrzoll zahlen. Andererseits bringt die Unterstellung unter chinesische Gerichtsbarkeit auch den Vorteil mit sich, daß sie nicht nur in den Vertragshäfen und -niederlassungen Handel treiben dürfen, sondern daß ihnen nunmehr das ganze Land zur Betätigung offen steht. Die Meinung unter den Chinadeutschen ist fast übereinstimmend, daß die Chinesen deutscher Betätigung keinen Widerstand und keine Schwierigkeiten entgegensetzen werden, und es ist zu hoffen, daß auch die Japaner, die ja heute die ausschlaggebende Rolle in China spielen, das nicht tun werden. Wenn es gelingt, gerade unseren chinesischen diplomatischen auswärtigen Dienst mit klugen und geschickten Männern zu besetzen, die es verstehen, hier ein gutes Verhältnis herzustellen, so dürfen wir hoffen, hier noch am ehesten mit den Aufbauarbeiten beginnen zu können.

Aus der übrigen Welt kommen Nachrichten, die von einer langsamen Wiedererholung der den Krieg überdauernden deutschen Vereine und Verbände sprechen. Stark hat sich namentlich das Deutschtum in Argentinien erhalten, das ja zum Teil auch geschäftlich während des Krieges nicht gestört wurde. Der Verband der Deutschen in Argentinien hat jetzt eine Tagung abgehalten, die von erfreulichem Schwung erfüllt war und von starker Tatkraft zeugte. Ähnliche Verbände der Reichsdeutschen sind im übrigen auch in der Schweiz und in Deutschösterreich begründet worden und haben sich, wie z. B. in Deutschösterreich, schon eine ganz bemerkenswerte Stellung und Mitbestimmungsrechte gegenüber den Konsulaten und diplomatischen Vertretungen erworben. Es bildet sich hier ein neues Gewohnheitsrecht heraus, das für die künftige Verfassung der deutschen privaten und amtlichen Vertretung im Auslande nicht unwesentlich sein wird.

Für das Auslanddeutschtum ist die bemerkenswerteste Erscheinung die Begründung des „Bundes der Auslanddeutschen" in Deutschland selbst, der alle während des Krieges nach dem Inlande geflohenen Auslanddeutschen unter seiner Führung vereinigen will. Eine klare Gliederung der Ortsgruppen und Landesverbände soll eine einfache und starke Organisation schaffen. Der Bund der Auslanddeutschen hat von der Regierung die gesamte Regelung der Entschädigungsfragen übertragen bekommen. Die Regierung hat dem Vernehmen nach etwa eine Milliarde Mark zur Vorentschädigung in Aussicht gestellt. Das ist zwar nicht viel, wenn der Sehaden nach einer Berechnung des „Bundes" 15 Milliarden und nach einer anderen Berechnung sogar

30 Milliarden ausmacht. Aber es ist immerhin der erste Schritt zur Befriedigung der Ansprüche der Auslanddeutschen. Freilich soll in der Frage der Valuta dem Vernehmen nach die Regierung wenig entgegenkommend sein. Die Auslanddeutschen wünschen selbstverständlich die Auszahlung ihrer Schäden zum heutigen Kurse, während die Regierung den Friedenskurs zugrunde legen will. Wenn allerdings ein in Frankreich früher lebender Auslanddeutscher 100 000 Franken = 80 000 Mark Schaden hatte, und er jetzt 80 000 Mark Schadenersatz bekäme, so würden diese 80 000 Mark nicht im entferntesten den Schaden decken, den er tatsächlich erlitten hat. Die Auszahlung der Entschädigung zum heutigen Tageskurse ist eine Lebens- und Existenzfrage für die Auslanddeutschen geworden, und der Bund wird mit aller Energie für die Durchsetzung dieser Forderung einzutreten haben. Daß namentlich die vielen Tausende der geschädigten kleinen Leute, der Metzger, Bäcker, Friseure, Kellner usw. aus den Vorschüssen voll abgefunden werden sollen und bis zu 1500 Mark ohne jeden Abzug in die Hand bekommen sollen, erleichtert außerordentlich den Übergang dieser Elemente in das deutsche Wirtschaftsleben, denn an ein Hinausgehen in das Ausland wird lange Zeit nicht zu denken sein. Zu hoffen ist nur noch, daß auch die Frage der Zurückgabe des Mobiliars und des persönlichen Inventars für diese Leute nach der Ratifikation des Friedens raschestens in einem für uns günstigen Sinne gelöst wird.

Bücherbesprechungen.

Prof. Dr. R. Reinhard: **„Weltwirtschaftliche und Politische Erdkunde“.** Mit 50 Karten, Skizzen und graphischen Darstellungen und 1 Tafel: Die Wege der Weltschiffahrt. 140 Seiten. Verlag Ferd. Hirt, Breslau, 1919.

Das vorliegende Lehrbuch ist aus dem 1913 erschienenen Ergänzungsheft des „Seydlitz“: „Allgemeine Wirtschaftsgeographie“ in kurzgefaßter Darstellung hervorgegangen. Eine ganz ausgezeichnete, im besten Sinne zeitgemäße Arbeit! Die Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft hat kürzlich dem Kultusministerium eine Denkschrift eingereicht, worin eine gründlichere Pflege der Erdkunde in den Schulen und ihr Ausbau in weltwirtschaftlichem Sinne gefordert wurde, und das Ministerium hat erklärt, dieser Anregung sehr sympathisch gegenüberzustehen. Nun, hier haben wir das erdkundliche Lehrbuch, das unsere Zeit braucht und das allen Wünschen unserer Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft gerecht wird! In knappster Form wird eine ungemein große Fülle wertvollsten Wissens dargeboten, und klar durchdachte, vortreffliche Skizzen beleben den Text in erfreulichster Weise. Die Auswahl und Anordnung des Stoffes, der Guß des gedanklichen Inhalts in die knappste, immer ansprechende Formel kann als schlechthin meisterhaft bezeichnet werden.

Das Buch zerfällt in zwei Hauptteile: „Allgemeine Wirtschaftsgeographie“ und „Allgemeine politische Erdkunde“. Der erste Teil gliedert sich weiter in 1. Geographische Güterlehre, 2. Der Verkehr, 3. Handelsstatistik und Werte des Welthandels; der zweite dagegen ist unterteilt in 1. Die Bevölkerung der Erde, 2. Geographische Staatenkunde. Die Fülle des Stoffs, die auf 140 gar nicht großen Seiten geboten wird, ist geradezu erstaunlich. Dennoch ist vielleicht der Wunsch erlaubt, daß in einer Neuauflage für den, der sich gründlicher mit dem einen oder anderen Gegenstand befassen will, an der Spitze der einzelnen Kapitel die wichtigste Sonderliteratur aufgeführt wird.

Einige Kleinigkeiten aus dem Kapitel „Verkehr“, das dem Ref. am nächsten liegt, bedürfen einer Richtigstellung. S. 78: Der Dnjepr ist nicht der einzige russische Fluß mit größeren Stromschnellen; Düna, Narowa, Angara wären hier z. B. gleichfalls zu nennen. S. 83/84: Bei Kriegsausbruch war nicht die vereinsstaatliche Handelsflotte die zweit- und die deutsche die drittgrößte, sondern das Verhältnis war umgekehrt (im Juni 1914: Amerika, nach Lloyd, 4330078; Deutschland nach amtlicher Statistik 5238957 Br.-Reg.-T.). — In dem sehr dankenswerten und gleichfalls mit hervorragendem Geschick abgefaßten Abschnitt über Binnenschiffahrt sind leider nur Europa und die Vereinigten Staaten behandelt; ein kurzer Hinweis auf die Bedeutung der Binnenschiffahrt in Südamerika (z. B. Amazonenstrom!), Afrika (Kongo!), Asien (Jangtsekiang!) wäre gleichfalls erwünscht.

Doch sind dies unwesentliche Einzelheiten, die dem hohen Wert des verdienstlichen Werkes wahrlich keinen Abbruch tun. Möge dies Lehrbuch in unseren Schulen überall Eingang finden und unsere noch vielfach in leerem Gedächtniskram erstarrte Schulgeographie mit dem weltwirtschaftlichen Geiste erfüllen, der unserer Zeit mehr denn je not tut! R. H.

Dr. Theodor Plaut: **„England auf dem Wege zum Industrieschutz“.** 7. Heft der Hamburgischen Forschungen, herausgegeben von Prof. Dr. K. Rathgen und Geheimrat Prof. Dr. F. Stuhlmann. Verlag von Georg Westermann, Braunschweig und Hamburg. Preis 7 Mark.

Während des Krieges hat sich in England ein Umschwung in der Handelspolitik vollzogen, der zu einem auch über den Krieg hinausdauernden System des Industrieschutzes geführt zu haben scheint. Es ist die Aufgabe der vorliegenden Veröffentlichung, die Gründe hierfür aufzudecken. Die Gedanken der Kolonialbevorzugung und des Schutzes der heimischen Industrie gegen „Dumping“ und unlautere Schleuderkonkurrenz sind in diesem Zusammmenhang von Bedeutung. Ferner ist das in der wissenschaftlichen Literatur noch wenig besprochene Problem des Schutzes der sogenannten Schlüsselindustrien von Belang. Hierunter versteht der Engländer eine Reihe von Gewerben, die besonders im Krieg die Vorbedingung für große nationale Industrien sind. Zurzeit bezeichnet man als Schlüsselindustrien u. a. das Raffinieren von Zink, Wolfram, Chrom, die Gewinnung von Kali, die Fabrikation von Farbstoffen, chemischen und optischen Glaswaren, Magnetzündern, Maschinenstricknadeln usw. Die Bedeutung dieser Industrien für die Autarkie eines Landes ist kaum zu unterschätzen. Sie wurden vor dem Krieg monopolartig durch deutsche Häuser beherrscht, und ihre Einführung ist eine der wichtigsten Maßregeln der Kriegs-Industriepolitik Englands gewesen. Außer zu Reformen der inneren Industrie- und Wirtschaftspolitik haben die Probleme der Schlüsselindustrien zu einer Neuorientierung der gesamten Handelspolitik beigetragen.

Abgesehen von den Handelpolitikern ist die Verbreitung der verdienstvollen Arbeit insbesondere in Industriekrcisen zu wünschen. Zu bedauern ist der im Vergleich zur Ausstattung reichlich hohe Preis. P. L.

Mitteilungen der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft.

Denkschrift über die Notwendigkeit der Verbreitung weltwirtschaftlicher Kenntnisse in den Schulen.

Dem Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung eingereicht von der „Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft“ E. V.

Deutschland bedarf zur Wiedererstarkung seiner Wirtschaft und zur Wiederausgleichung der durch den Krieg verursachten Schäden der höchstmöglichen Entwicklung aller seiner Produktivkräfte. Es muß wieder den seiner Volkszahl und seiner Lebensfähigkeit entsprechenden Anteil an der Weltwirtschaft erringen. Voraussetzung für die Wiedererlangung solcher Betätigung in der Weltwirtschaft ist das Verständnis für ihre Bedeutung im Volkshaushalt und die Kenntnis der Zusammenhänge des Welthandels, des Weltverkehrs und der sonstigen weltwirtschaftlichen Beziehungen.

Die Schule, die mit der Heranbildung der deutschen Jugend Deutschlands Zukunft baut, muß hierbei in erster Linie mitwirken.

Eine Verbreitung weltwirtschaftlicher Kenntnisse durch die Schule würde der nahezu einmütig erhobenen Forderung gerecht werden, daß der Unterricht möglichst lebendige Beziehungen zur Gegenwart herstellen soll. Demgegenüber wurden aber bisher die welt- und volkswirtschaftlichen Vorgänge in allen Schulgattungen sehr stiefmütterlich behandelt. Eine Änderung ist unbedingt geboten und schon wiederholt von maßgebender Seite gefordert. Der Preußische Minister für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung, Herr Haenisch, äußerte sich in einem Vortrag in der Berliner Handelshochschule am 3. Februar d. J. wie folgt:

„Ich wünsche, daß wir auf unseren Schulen, und zwar von möglichst tief unten an, Staatsbürgerkunde und die Grundbegriffe der Volkswirtschaft lehren, schon auf der Volksschule, auf allen höheren Schulen und in allererster Linie auch auf unserer Hochschule. Ich wünsche für die Hochschule ein Zurücktreten des Philologischen, ein Zurücktreten des Juristischen vor dem viel dringenderen volks- und staatswissenschaftlichen Denken.“

Nach Artikel 31 des seinerzeit der Nationalversammlung vorliegenden Entwurfes einer Verfassung für das Deutsche Reich ist Staatsbürgerkunde als Lehrgegenstand aller Schulgattungen vorgesehen. Mit dieser zeitgemäßen Erweiterung des Lehrgebietes ist aber Gelegenheit geboten, weltwirtschaftliche Fragen, in deren Mittelpunkt natürlich immer das deutsche Volk mit seinen Bedürfnissen, Leistungen und Aufgaben stehen muß, zu behandeln.

Daneben bietet eine Reihe bereits vorhandener Fächer nach stärkerer Betonung wirtschaftlicher Lehrstoffe bei geschickter Orientierung ebenso ungezwungen wie ergiebig Gelegenheit zur Verbreitung weltwirtschaftlicher Kenntnisse. An erster Stelle steht die Erdkunde. Über die Vernachlässigung der Erdkunde, vor allem in den oberen Klassen der höheren Schulen, wird mit Recht von fachmännischer Seite oft und lebhaft Klage geführt. Sie muß fortan nicht nur als Lehr- und Prüfungsfach höher bewertet werden, sondern muß auch im gesamten Unterricht bis zu den obersten Klassen hinauf einen ihrer Bedeutung als Bildungsmittel entsprechenden Raum einnehmen. Der erdkundliche Unterricht gewinnt aber an Reiz und Bildungswert, wenn er die Produktionsbedingungen der geschilderten Gebiete und ihre Eingliederung in den weltwirtschaftlichen Organismus zur Anschauung bringt. Das muß besonders in den oberen Klassen geschehen. Dasselbe gilt für die Geschichte, in der die Wirtschafts- und Kolonialgeschichte bisher nicht die Berechtigung fand, die sie verdiente, für die naturwissenschaftlichen Fächer, vor allem für Mineralogie, Chemie, Tier- und Pflanzenkunde und Physik (Klimakunde).

Im Deutschen können, zumal in den oberen Klassen, gelegentliche Aufsätze über wirtschaftliche, wirtschaftsgeographische usw. Themen, die den Schüler gleichzeitig zu eigenem Weiterstudium des geforderten Gegenstandes anregen, sicher viel Gutes stiften. Selbst in der Mathematik könnten Aufgabenbeispiele mit wirtschaftlichem Untergrund wertvolle Belehrung vermitteln.

Es kann nicht Aufgabe dieser Denkschrift sein, zur Frage der Verteilung der einzelnen Lehrgebiete bei der Revision der Lehrpläne, soweit die weltwirtschaftliche Unterweisung in Betracht kommt, im einzelnen Stellung zu nehmen. Die „Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft“ ist mit dem „Verband der Schulgeographen“ und dem „Verband der deutschen Geschichtslehrer“ sowie dem „Germanisten-

verband“ deswegen in Verbindung getreten und wird nicht unterlassen, über das Ergebnis der Verhandlungen dem Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung Mitteilung zu machen.

Ein wichtiges Mittel zur Erreichung des erstrebten Zieles wäre auch die Aufnahme weltwirtschaftlicher Stoffe in die deutschen und fremdsprachlichen Lesebücher und unter die in den Klassenzimmern aushängenden Wandbilder sowie die Anschaffung bezüglicher Schriften und graphischer und kartographischer Darstellungen in den Bibliotheken im größeren Umfange als bisher und unter Führung in einer besonderen Abteilung. Auch hier würde dieser Stoff wie in der mündlichen Unterweisung bei geschickter Auswahl und anschaulicher Darstellung eines regen Interesses der Schüler gewiß sein. Über weltwirtschaftliche Gebiete wären auch in den Schulen besondere Vorträge mit Lichtbildern zu halten.

Von entscheidender Bedeutung für den erhofften Erfolg ist die Art des weltwirtschaftlichen Unterrichts. Hierbei darf nicht verkannt werden, daß nach dieser Richtung hin die Ausbildung der Lehrer selbst für alle Schulgattungen viel zu wünschen übrig läßt. Die Einführung des neuen Faches „Staatsbürgerkunde“ wird daher besondere Kurse auch zur Ausbildung von Lehrern für Volks- und Weltwirtschaft notwendig machen. Auch hierüber behält sich die „Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft“ vor, besondere Vorschläge zu machen. Schon jetzt muß jedenfalls nachdrücklich die Forderung erhoben werden, daß bei der Frage der Vorbildung der für die Bürgerkunde bestimmten Lehrkräfte die weltwirtschaftliche Unterweisung gebührend berücksichtigt werde.

Hiernach bitten wir,

die Verbreitung weltwirtschaftlicher Kenntnisse durch Unterricht für alle Schulgattungen in die Wege leiten zu wollen.

Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft.

gez. Dr. Schwarz,
Wirkl. Geh. Oberfinanzrat,
1. Vorsitzender.

gez. Sering,
Geh. Reg.-Rat, Univ.-Professor,
2. Vorsitzender.

Am Donnerstag, den 16. Oktober fand im **Pschorrhause** a. d. Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche ein **Diskussionsabend** statt über das Thema:

Deutschlands Finanzlage und seine Stellung in der Weltwirtschaft.

Der Referent, Herr Wirkl. Geh. Oberfinanzrat Dr. Schwarz, führte etwa folgendes aus:

Deutschland ist durch den Krieg von einem großen Gläubigerstaat zu einem der größten Schuldnerstaaten geworden. Die äußeren Zeichen seiner schlechten Finanzlage, hohe Steuerlast und niedrige Valuta, müssen stark hemmend auf seine weltwirtschaftliche Betätigung wirken. Hilfe kann ihm aber von kapitalistischer Seite und durch Auslandskredit kommen. Nur so wird Deutschland vor allem die nötigen Lebensmittel und Rohstoffe zum Wiederaufbau der Wirtschaft erhalten. Staats- und Privatkredit läßt sich aber nur gewinnen, wenn Deutschland seine Zahlungsfähigkeit intakt hält. Staatsbankrott nnd Devalvation müssen also vermieden werden. Wir wandeln dicht am Abgrund, worüber sich unsere Feinde, wie der niedrige Stand der Valuta zeigt, klarer sind als wir selbst. Wir müssen daher den Mut finden, dem eigenen Volk reinen Wein über unsere verzweifelte Lage einzuschenken, müssen von der Entente Milderung der unerträglichen Friedensbedingungen, Zufuhr von Rohstoffen und Lebensmitteln gegen Kredit, von der eigenen Regierung eiserne Sparsamkeit und von den breiten Massen Arbeitsliebe und Aufgabe der sozialistisch-utopistischen Träume fordern. Unsere Steuerpolitik muß mit nüchterner Überlegung, nicht mit Schlagworten und Popularitätshascherei arbeiten. Neue Schulden müssen wir vermeiden, die Tätigkeit der Notenpresse einstellen, aber die Tilgung der alten Schulden durch übermäßige Steuern ist kein geeignetes Mittel zur Steigerung der Produktivität der Volkswirtschaft, auf die es vor allem ankommt. Künstliche Mittel zur Hebung der Valuta sind nicht zu empfehlen, nur durch vermehrte Warenerzeugung ist eine allmähliche Hebung unserer Valuta zu erreichen, Ansehen und das Vertrauen im Ausland wiederzugewinnen. In der sehr angeregten Diskussion, an der sich die Herren Prof. Prion, Dr. Goldschmidt, Picht, Alfred Lansburgh, Oberpostinspektor Fischer-Eschwege, Abgeordneter Wurm (M. d. Nat.) beteiligten, wurden die im Referat berührten Probleme und die Mittel zur Lösung derselben, z. T. unter Zurückgehen auf ähnliche Finanzmiseren in früheren Zeiten, von den verschiedensten Seiten beleuchtet, wobei die große Mannigfaltigkeit und Schwierigkeit der Probleme, namentlich des Valutaproblems, zutage trat. Die von der Reichsregierung vorgeschlagenen Steuern wurden stellenweise sehr scharf kritisiert. Die Möglichkeit von großen Auslandsanleihen wurde vielfach bezweifelt. Auch das Reichsnotopfer fand Verteidiger und Gegner, welche letzteren mehr eine Zwangsanleihe mit niedrigem Zinsfuß empfahlen. Nachdrücklichst wurde die Notwendigkeit für das Ausland, unsere Volkswirtschaft aus seinen eigenen wirtschaftlichen Interessen heraus zu unterstützen, und für das Inland, die Produktivität mit allen Kräften sowohl zur Deckung des inländischen Bedarfs als zur Steigerung der Ausfuhr zu stärken, hervorgehoben.

Mitteilung des Deutschen Ausland Instituts.

Das Ergebnis unseres Preisausschreibens.

Im Januar 1919 hatte das Deutsche Ausland Institut folgendes Preisausschreiben erlassen:

I. Es soll die Frage der Wahlfähigkeit von Auslanddeutschen, die im Besitze einer deutschen Staatsangehörigkeit sind, und zwar auch solcher, die vielleicht auch noch eine zweite Staatsangehörigkeit besitzen, sowohl

nach ihrer völkerrechtlichen wie auch nach ihrer staatsrechtlichen Seite

untersucht werden. Dabei werden positive Vorschläge über die praktische Durchführung, insbesondere die Aufstellung von Kandidatenlisten und das Wahlverfahren, sowie eine rechtsvergleichende Darstellung erwartet.

II. Für die beste Bearbeitung wird ein Preis von 1000 M., für die zweitbeste ein Preis von 500 M. ausgesetzt. Die beiden Arbeiten werden auf Kosten des Ausland Instituts, das an ihnen Eigentumsrecht erwirbt, veröffentlicht. Wird keine Arbeit des ersten Preises für wert befunden, so ist das Preisrichterkollegium befugt, die Preise unter mehrere Bewerber nach seinem Ermessen zu verteilen. Das Ausland Institut ist berechtigt, nicht preisgekrönte Arbeiten zu dem für Aufsätze in seinen Zeitschriften üblichen Honorarsatz zu erwerben und sie in der ihm geeignet erscheinenden Weise zu veröffentlichen.

III. Die Arbeiten sind bis zum 1. Mai 1919 in einem mit Motto versehenen Umschlage der Geschäftsstelle des Deutschen Ausland Instituts, Stuttgart, Königstraße 15, einzureichen. Beizuliegen hat ein zweiter verschlossener Umschlag mit gleichem Motto, der Name und Adresse des Verfassers der Preisarbeit enthält.

IV. Das Preisrichterkollegium besteht aus den Herren: Universitätsprofessor v. Blume, Tübingen (Mitglied des Vorstandes des Deutschen Ausland Instituts), Geheimrat Universitätsprofessor v. Anschütz, Heidelberg, Universitätsprofessor Mendelssohn-Bartholdy, Würzburg, Prof. Dr. Josef Partsch, Freiburg i. Br., Dr. Karl Strupp, Frankfurt a. M.

V. Die Veröffentlichung der Preisprüfung erfolgt vor dem 1. Juli 1919 in den „Mitteilungen“ des Ausland Instituts sowie in der gemeinsam mit der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft vom Ausland Institut herausgegebenen „Weltwirtschaft“, außerdem in der Frankfurter Zeitung, der Kölnischen Zeitung, dem Hamburger Fremdenblatt, der Deutschen Allgemeinen Zeitung, dem Bayerischen Staatsanzeiger und sämtlichen Stuttgarter Blättern.

Auf dieses Ausschreiben sind fünfzehn Arbeiten rechtzeitig eingegangen. Von ihnen haben die Preisrichter zwei Arbeiten als gleichwürdig des Preises erklärt. Die erste von ihnen trägt das Kennwort: „Das ganze Deutschland muß es sein“, die andere hat das Kennwort: „Den lieb' ich, der Unmögliches begehrt“. Das Preisrichterkollegium hat dahin entschieden, daß der erste und der zweite Preis auf diese beiden Arbeiten gleichmäßig zu verteilen seien. Die Verfasser der preisgekrönten Arbeiten sind:

Dr. jur. Hermann Wilms-Bonn, Gerichtsassessor, Berlin-Friedenau, Blankenbergstr. 2,
Dr. jur. Heinrich Brode, Halle a. d. S., Händelstr. 28.

Außer diesen beiden Arbeiten wurden zum Ankauf und zur Veröffentlichung empfohlen die Arbeit mit dem Kennwort: „Rechtswissenschaft“ (Verfasser: Dr. jur. Paul Kurtzig, Magistratsrat, Berlin W, Bendlerstr. 17) und die Arbeit mit dem Kennwort: „Ans Vaterland, ans teure, schließ' dich an“ (Verfasser Dr. jur. Bruno Wohl, Kammergerichtsreferendar, zurzeit beim Gericht der 6. Division, Brandenburg a. d. H., Hauptstr. 68).

Im Namen des Preisrichterkollegiums
Prof. Dr. W. v. Blume.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilungen „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ Dr. Richard Hennig, Düsseldorf, Kaiserstraße 21 III, Pension Schmitz, und Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für „Auslanddeutschtum“ Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart, Neues Schloß; für die Inserate Paul Wolff, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. — Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Berlin W 8.

WELTWIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

UND DEM

DEUTSCHEN AUSLAND INSTITUT STUTTGART

IX. Jahrgang | Dezember 1919 | Nr. 12

Auswanderung und Landwirtschaft.

Vortrag bei der Jahresversammlung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft in Magdeburg am 13. September 1919 vom Geheimen Ober-Regierungsrat Dr. Jung, Präsident des Reichswanderungsamts.

Wandertrieb und Siedlungslust sind bei keinem der Kulturvölker Europas derart stark ausgeprägt wie beim deutschen Volk vom Anbeginn seiner Geschichte; bei keinem dieser Völker ist das Verlangen zum Wandern und Siedeln in gleicher Weise wie beim deutschen so sehr der Ausfluß wirtschaftlichen Druckes und politischer Wirrungen; bei keinem Volk hat aber auch dieser Hang, die heimische Scholle zu verlassen und in der Fremde eine neue zu suchen, so viel Not und Elend und persönliche Kränkung zur Folge gehabt, wie bei uns.

Wieder stehen wir jetzt in einem Zeitabschnitt unserer Geschichte, der uns die traurigen Schicksale derjenigen, die einst heimatmüde die angestammte Scholle verließen, so recht deutlich vor Augen führt. Schuldlos von Hab und Gut vertrieben, von ihren Angehörigen getrennt, schmachteten unsere ins Ausland abgewanderten Volksgenossen, die sich ihre deutsche Staatsangehörigkeit erhalten hatten in feindlichen Ländern, Jahre um Jahre hinter Drahtzäunen oder in der Verbannung, zermarterten ihr Gehirn in der trostlosen Öde erzwungener Untätigkeit oder bei der Fronarbeit für unsere Feinde mit der bangen Frage nach dem Schicksal von Weib, Kindern, Eltern und sonstigen Angehörigen, um jetzt endlich, wo die erlösende Stunde des Friedens für sie zu schlagen schien, erfahren zu müssen, daß sie nicht wieder in die Stätte ihrer früheren Wirksamkeit zurückkehren dürfen und ihr Eigentum ihnen zwangsweise genommen wird. Und die andere Masse jener früheren Deutschen, die schon vor dem Kriege in fremder Staatsangehörigkeit aufgegangen waren, erfuhren zwar weniger Beschränkungen als die reichsdeutschen Auswanderer, sahen sich indes ebenfalls umbrandet von einer Flut von Mißgunst, Haß und Lüge, die ihnen das Leben verbitterte. Wahrlich, das jetzt lebende Geschlecht hat am eigenen Leib die Wahrheit des Spruches verspüren müssen, der uns von unseren Altvordern, den Wikingern, überliefert ist:

Besser ist's, im eigenen Lande Wasser trinken aus dem Schuh,
Als im fernen fremden Lande Honigtrank aus goldener Schale.

Und trotzdem, trotz aller dieser schlechten Erfahrungen sehen wir wieder diesen dämonischen Wandertrieb in unserm Volke erwachen. In weiten Kreisen des deutschen Volkes beschäftigt man sich mit dem Gedanken; muß ich nicht hinausziehen aus dem Lande meiner Väter, um mir in der Fremde Arbeit zu verschaffen, den Meinigen Brot und Kleidung zu erwerben? Die Fremde steht als lockendes Paradies vor den Augen dieser vielen um ihre Zukunft Bangenden. Und der im stillen Kämmerlein geborene Gedanke der Abwanderung wird mit Weib und Kind am Herdfeuer beraten, mit Kameraden am Biertisch weitergesponnen, wird in Vereinen erörtert, von gewissenlosen Werbern und Stellenvermittlern genährt, durch verlockende Werbeschriften von Siedlungsunternehmungen und durch Zeitschriften für Auswanderer unterstützt. Mit einem Schlage sehen wir weite Kreise von der durch kein kluges Beraten und Abmahnen erschütterlichen Überzeugung durchdrungen, mein Vaterland ist nicht mehr dort, wo meine Wiege stand, nicht dort, wo die deutsche Zunge klingt und Gott im Himmel Lieder singt, sondern ubi bene ibi patria, wo es mir gut geht, ist meine Bleibe.

Und doch, obwohl das Wort „Auswandern" so ziemlich in jedermanns Mund ist, obwohl die Zeitungen mehr als zuviel davon schreiben, sind alles dies nur erst die ersten Anzeichen eines Sturmes, der unser Volk in seinen tiefsten Tiefen aufzuwühlen droht. Noch sind es mehr oder minder nur die sogenannten gebildeten Kreise, bei denen der Gedanke an Abwanderung schon sich zum Entschluß verdichtet hat: Offiziere der Landmacht und Marine, Kaufleute, Techniker, Beamte usw, kaum Landwirte und Handwerker, gar nicht Arbeiter und Hausangestellte. Noch brodelt und gärt es nur in diesem Hexenkessel, und nur einzelne Blasen steigen auf. Noch befinden sich die handarbeitenden Massen unseres Volkes hier viel zu wohl. Noch ist Deutschland das Land der größten Freiheiten und Rechte, der geringsten Arbeitsleistungen, der höchsten Löhne für die Arbeiterbevölkerung. Wenn aber nun bald das Kartenhaus zusammenstürzt, wenn die Industrie alle Rücklagen aufgezehrt hat und nicht mehr die Riesenlöhne bezahlen kann, wenn die Erwerbslosenfürsorge aufhört, die Lebensmittel nicht mehr bezahlt werden können, was dann?

Dann haben wir die Massenauswanderung an Stelle der Einzelauswanderung. Dann sind es nicht

mehr nur wenige Tausende, die das Vaterland verlassen, wie vor dem Kriege; dann sind es jährlich Hunderttausende von Volksgenossen, die glauben, im Mutterland keinen Erwerbs- und Ernährungsspielraum mehr zu haben. Mag man diese Zahl nun auf 20 Millionen annehmen, wie Helfferich in seiner Rede über die Friedensbedingungen in der Handelskammer zu Berlin, oder, wie der „Vorwärts“ und viele andere, auf 10 bis 12 Millionen oder nur, wie ich glaube annehmen zu sollen, auf höchstens 5 Millionen für die nächsten 10 Jahre wirtschaftlichen Niedergangs, das ist hier unerheblich. Sicher werden es so viele sein, daß unser Volk einen gewaltigen Aderlaß erfährt, und daß jeder, in dem ob der traurigen Verhältnisse, die uns umgeben, noch nicht die Liebe zum Vaterlande und das Interesse an seinem Beruf erstorben sind, daß jeder, der noch an Deutschlands Zukunft glaubt und der mit heiligem Ernst gewillt ist, für sie zu arbeiten und Opfer zu bringen, sich die bange Frage vorlegen muß: wie stelle ich mich zu dieser Auswanderungsbewegung?

Damit tritt auch an die Landwirte die Aufgabe heran, sich Klarheit über zweierlei zu schaffen, erstens, welche Bedeutung hat die drohende Massenabwanderung für die deutsche Landwirtschaft, und zweitens, welche Pflichten erwachsen der deutschen Landwirtschaft gegenüber dieser Auswanderungsbewegung?

Die Wanderungsbewegung, vor der wir jetzt stehen, unterscheidet sich in mancherlei Richtung von den Auswanderungen früherer Zeitläufte. Was — gesehen vom Standpunkt des Interesses der Landwirtschaft — zunächst ins Auge springt, ist, daß die Berufsgruppe, der die Mehrzahl der Auswanderer angehört, jetzt eine andere ist als früher. Bisher war es in erster Linie die Landwirtschaft, die die größte Zahl der Abwandernden stellte. Denken Sie bitte an die den napoleonischen Kriegen in Deutschland folgenden Notjahre, insbesondere die Jahre 1816/17. Ich darf ferner erinnern an das Hungerjahr 1847, das Zehntausende von Familien aus den deutschen Ländern mit hochentwickelter Agrarkultur, insbesondere ländliche Lohnarbeiter, zwang, in überseeische Gebiete mit noch unerschlossenen ländlichen Entwicklungsmöglichkeiten abzuwandern. Sie wissen auch, daß in dem Jahrzehnt 1881—1890, das uns 1,3 Millionen Auswanderer kostete, gerade die Landwirtschaft den stärksten Auswanderungsverlust hatte, z. B. in Mecklenburg, Hannover, Schleswig-Holstein, Oldenburg. Bis zum Kriegsbeginn waren es immer die Gebiete vorwiegend agrarischen Charakters, bei denen in Verbindung mit der Landflucht in die Städte die Auswanderung zeitweise einen höchst bedrohlichen Charakter annahm.

Demgegenüber treten jetzt die berufsmäßigen Landwirte in der Menge der Auswanderer ganz zurück. Ich spreche hier nicht von denen, die mit der Absicht, Siedler zu werden, in die Fremde ziehen, ohne schon in der Heimat der Berufsgruppe „Landwirtschaft und verwandte Gewerbe“ angehört zu haben, sondern allein von denen, die bereits in der heimischen Landwirtschaft als Berufslandwirte arbeiteten. Ihre Zahl ist tatsächlich sehr klein, mit anderen Worten: Das Auswanderungsverlangen in der Landwirtschaft ist jetzt sowohl absolut wie relativ gering. Hierin wird sich auch voraussichtlich nichts ändern; da für die bodenständigen Landwirte die Heimat die verhältnismäßig günstigsten Existenzbedingungen gewährt, namentlich für die Landarbeiter, Kleinbesitzer und Kleinpächter, denen durch § 22 des Reichssiedlungsgesetzes die Möglichkeit sozialen Aufstiegs gewährleistet ist. Ihnen kann das Ausland nichts Besseres bieten. Infolgedessen braucht die deutsche Landwirtschaft eine Abwanderung großer Mengen ihrer Berufsangehörigen und damit eine Entblößung des platten Landes von bodenständigen Arbeitskräften bzw. eine Verminderung des jetzigen Bestandes durch Abwanderung ins Ausland nicht zu befürchten.

Noch in einem anderen, die Landwirtschaft interessierenden Punkte unterscheidet sich die jetzige Wanderungsbewegung von den früheren, und zwar in bezug auf die gesellschaftliche Schichtung. Die große Masse der Auswandernden waren früher die Elemente mit Volksschulbildung, ländliche Tagelöhner, Ackerbauer, Handwerker, kleine Kaufleute. Dagegen war die Zahl der Auswandernden aus den sogenannten gebildeten Klassen eine verschwindend geringe. Sie beschränkte sich fast ausschließlich auf solche Elemente mit höherer Schulbildung, die aus irgendeinem in ihrer Person liegenden Grunde ins Ausland abgeschoben wurden. Verschwindend war bisher die Zahl der Angehörigen freier Berufe sowie des Offizier-, Beamten- und Lehrerstandes, die ohne einen moralischen Zusammenbruch die Heimat verließen. Die jetzige Auswanderungsbewegung zeigt dem aufmerksamen Beobachter ein anderes Bild: ein Abfluten außerordentlich großer Mengen Heimatmüder aus gebildeten Kreisen, die nicht moralischer Zusammenbruch, sondern wirtschaftliche Not und politischer Überdruß aus dem Vaterlande treibt, während gleichzeitig die breite Masse der Bevölkerung, die Handarbeiter, noch eine Zurückhaltung in der Abwanderung bekundet. Auch die Landwirtschaft wird die Beobachtung machen können, daß aus den der Landwirtschaft nahestehenden Kreisen es nicht etwa die Landarbeiter und Bauern sind, die sich mit dem Gedanken der Abwanderung tragen, sondern die höher gebildeten landwirtschaftlichen Kräfte: die Gutsverwalter, die Inspektoren, die jüngeren Söhne der Gutsbesitzer, die früher selbständigen Besitzer, die verkauft haben, usw. Soweit man überhaupt in Landwirtskreisen Auswanderungsgedanken findet, sind sie es, nicht aber Arbeiter und Kleinbesitzer, die daran denken, in der Fremde ein neues Leben aufzubauen.

Bei dem heutigen starken Andrang gebildeter Kreise zum landwirtschaftlichen Beruf glaubt man in der deutschen Landwirtschaft fast allgemein, diesem Abwanderungsverlust mit Gleichmut entgegensehen zu können. Da ferner der derzeitige Bestand landwirtschaftlicher Arbeiter — wie oben dargetan — von der Auswanderungslust nicht ergriffen zu werden droht, wiegt man sich in landwirtschaftlichen Kreisen meist in Ruhe und widmet der Auswanderungsbewegung als einer die deutsche

Landwirtschaft anscheinend wenig berührenden Angelegenheit kaum Interesse.

Und doch wäre es ein verhängnisvoller Fehler, der sich an der deutschen Landwirtschaft bitter bestraft machen würde, wenn sie nicht an der bevorstehenden Massenauswanderung regsten Anteil nehmen und an ihrem Teil bemüht sein würde, mit Rat und Tat der Not unseres Volkes zu steuern.

Wir sind alle tief durchdrungen von der hohen Bedeutung einer blühenden Landwirtschaft für unser gesamtes Volkswirtschaftsleben. Wir sind aber auch einsichtig genug, zu wissen, daß die Landwirtschaft im Deutschen Reiche nicht für sich allein steht, daß sie vielmehr nur gesund sich entwickeln, blühen und gedeihen kann, wenn der gesamte Organismus unseres Volkswirtschaftslebens in allen seinen Zweigen gesund ist, nicht aber lebenswichtige Teile desselben, insbesondere unsere Industrie, durch einen ungeheuren Aderlaß zum Verbluten gebracht werden. Gelingt es uns nicht, unsere Industrie nach den Unglücksfällen des Krieges wieder aufzubauen, so muß darunter auch unsere Landwirtschaft auf das schwerste leiden. Sie verliert in der heimischen Industrie den billigsten und leistungsfähigsten Lieferanten ihrer Bedarfsartikel und zugleich in der deutschen Industriebevölkerung den zahlungsfähigsten Abnehmer ihrer Erzeugnisse. Darum darf die Massenauswanderung nicht vom engeren Standpunkt des Landwirts beurteilt werden, sondern nur von der höheren Warte des Volkswirts. Will der Landwirt die Frage beantwortet haben, was nützt oder schadet mir eine deutsche Massenauswanderung anläßlich des unglücklichen Ausgangs des Krieges, so muß er sich einmal mit mir die Bedeutung einer solchen Erscheinung in bevölkerungspolitischer und wirtschaftspolitischer Beziehung klarmachen.

In den letzten Jahren vor dem Kriege hatten wir bei einer Gesamtbevölkerung von 65—67 Millionen nur einen Abwanderungsverlust von jährlich rund 25 000 Köpfen, also eine ganz geringfügige Zahl, die um das Vielfache ausgeglichen wurde, einerseits durch die mehrere 100 000 Köpfe umfassende Rückwanderung Auslandsdeutscher, andererseits durch eine Bevölkerungszunahme von jährlich rund 800 000 Seelen durch Geburtenüberschuß. Ferner hatten wir eine Zuwanderung von zuletzt rund einer Million slawischer und 200 000 romanischer Wanderarbeiter, die je etwa zur Hälfte der Industrie und der Landwirtschaft zugute kamen. Trotz alledem hatten wir nirgend Nahrungsmangel, wohl aber überall Arbeitermangel, insbesondere — wie Sie alle wissen — in der Landwirtschaft.

Dann brachte der Krieg eine wesentliche Verschiebung der Wanderungsbewegung. Die Abwanderung ins Ausland hörte auf. Die Rückwanderung vom Ausland ins Inland dagegen vermehrte sich. Aus allen feindlichen Staaten flüchteten die Auslanddeutschen ins Mutterland zurück. Zu ihnen gesellte sich nach der siegreichen Beendigung des Krieges mit Rußland eine starke Einwanderung deutschstämmiger Russen aus Wolhynien, der Ukraine und dem Baltenland. Die slawischen und romanischen Arbeitskräfte wurden bei uns zurückbehalten, die Zahl der ausländischen Arbeiter noch um Belgier, Wallonen, Dänen und Norweger vermehrt. Endlich wurden rund $2^1/_2$ Millionen Kriegsgefangene zum Ersatz der als Soldaten der heimischen Volkswirtschaft entzogenen, inländischen Arbeitskräfte in die Volkswirtschaft eingestellt. Gleichwohl war überall, namentlich auch in der Landwirtschaft, schwerster Mangel an Arbeitskräften.

Hat nun etwa das Kriegsende diese Bevölkerungsbilanz zu unseren Gunsten verbessert? Nein; allerdings sind die heimkehrenden Krieger bis auf einen Stamm von 500 000 Soldaten als Arbeitskräfte in den Volkswirtschaftsbetrieb wieder eingestellt oder — richtiger gesagt — hätten bei größerer Arbeitsfreudigkeit restlos eingestellt werden können. 800 000 Kriegsgefangene werden folgen. Aber was bedeutet das gegen den Zustand vor dem Kriege? Der Krieg hat uns 1,6 Millionen Tote gekostet. Ferner scheiden rund 100 000 Vollkrüppel als Arbeitskräfte ganz und mindestens $^1/_2$ Million Halbkrüppel als erwerbsbeschränkt zum größten Teil aus unserer Wirtschaft aus. Der bis Kriegsende eingetretene Geburtenausfall unserer Bevölkerung wird auf 4 093 000 Seelen berechnet. Um Ihnen die Bedeutung dieses Geburtenausfalls für unser Volk anschaulich zu machen, wollen Sie sich vergleichsweise vorstellen, es wären $1^3/_4$ Jahre keine Ehen im Deutschen Reiche geschlossen, ferner 2 Jahre keine Kinder geboren, endlich zugleich 3 Jahre hindurch die doppelte Zahl von Menschen gestorben. Dazu treten endlich noch die Opfer der Hungerblockade mit 763 000 Zivilpersonen.

Mit diesen gewaltigen numerischen Ausfällen an Arbeitskräften verbindet sich die Minderung an Arbeitsfähigkeit, die als Nach- und Rückwirkung des Krieges bei den vielen, geregelter Arbeitsleistung sowie betriebsmäßiger Handfertigkeit entwöhnten Soldaten eingetreten ist, und die bekannte Einbuße an Arbeitslust als Begleiterscheinung unserer sozialen Umwälzungen. Endlich ist zu beachten, daß schon infolge der achtstündigen Arbeitszeit 25—30 v. H. mehr Arbeitskräfte erforderlich sind als vordem im Frieden, um die gleiche Arbeitsleistung wie früher zu erzielen.

Unter diesem Gesichtswinkel vergleiche man unsere jetzige bevölkerungs- und wirtschaftspolitische Lage mit derjenigen vor Kriegsausbruch. Schon damals gab es viel zuwenig Arbeitskräfte in deutschen Landen, wo es nur galt, den geregelten Betrieb in der Landwirtschaft, in Handel und Industrie fortzuführen und in der gewohnten Weise weiter zu entwickeln. Um so mehr heute, wo es sich darum handelt, Deutschlands Wirtschaftsleben wieder neu aufzubauen, also Arbeiten auszuführen, die in ihrer Gesamtheit einen weit höheren Kräftebedarf erfordern als eine Weiterführung der Wirtschaft im gewohnten Geleise, wo es sich ferner darum handelt, den Wiederaufbau zerstörten Gebiets in Nordfrankreich und Belgien mit deutschen Arbeitskräften durchzuführen, wo endlich Milliardenwerte in Deutschland für unsere Feinde durch Arbeit geschafft werden müssen (man denke allein an die 120 Millionen Tonnen Kohle). Heute also haben wir obendrein mit allen diesen gewaltigen Ein-

bußen an Arbeitskräften, Arbeitsfreudigkeit und Arbeitsfähigkeit zu rechnen, ungerechnet den Aderlaß durch eine Massenauswanderung.

Aus diesen Betrachtungen ergibt sich, daß die uns drohende Massenauswanderung für uns unter allen Umständen eine weitere erhebliche Verschlechterung unserer Lage ist über die durch die Friedensbedingungen geschaffene Ungunst der Verhältnisse hinaus. Alle uns aufgezwungenen Lasten würden eher getragen werden können: Geldentschädigungen, Abgabe der Handelsflotte, Rohstofflieferung, Handelsboykott usw., wenn uns nur Menschen genug bleiben, die mit kräftigem Arme und klugem Sinn Hand- und Kopfarbeit zum Wiederaufbau leisten könnten und wollten. Niemals aber werden wir uns aus der Schuldverstrickung des Krieges lösen können, wenn die gebildeten Elemente des Volkes, die diesem als Führer in der Not und als Beispiel unermüdlicher hoffnungsfreudiger Arbeit am Vaterlande dienen könnten, politisch verärgert Deutschland verlassen, wenn mit ihnen Hunderttausende oder Millionen der kräftigsten und geschicktesten Hand- und Kopfarbeiter an der Heimat verzweifelnd in der Fremde ihr Glück suchen.

Nun würde man einwerfen können, die schon eingetretenen Kriegsverluste von rund 6—7 Millionen Menschen und die noch drohenden Auswanderungsverluste in annähernd gleicher Höhe verbessern doch nur den Nahrungsspielraum und die Erwerbsmöglichkeiten für die in der Heimat verbleibenden Menschen. Würden diese Verluste nicht zu buchen sein, so müßte eben die Notlage der bodenständigen Bevölkerung noch viel größer sein. Die Auswanderung sei keine Erschwerung, sondern eine Entlastung unserer Volkswirtschaft und Nahrungsmittelbilanz von Arbeitslosen. Dem ist zu erwidern, daß diese vielverbreitete Annahme ein kurzsichtiger Trugschluß wäre. Fragen wir uns doch nur einmal, wer wandert ab, und wer bleibt hier:

Es wandern ab die kräftigen, arbeitsfähigen Männer, also der schaffende, werteerzeugende Teil der Bevölkerung, die Vollarbeiter. Männer im Alter von 20 bis 30 Jahren stellen erfahrungsgemäß 60 bis 70 v. H. der Auswanderer. Dazu sind es Männer, die nicht nur arbeiten können, sondern auch arbeiten wollen, die ja gerade deshalb abwandern, weil sie glauben, daß die Heimat ihnen keine ihren Kräften und Fähigkeiten entsprechende Arbeit biete. — Hier bleiben dagegen die minder kräftigen Arbeiter, die große Zahl der Frauen, jüngeren Kinder, Greise, Kranken und sonstigen Erwerbsbeschränkten, also der vorwiegend werteverbrauchende Teil der Bevölkerung, der dem Auswanderungswilligen zunächst eine Fessel in seiner Bewegungsfreiheit bei der Gründung einer neuen Existenz ist. Mit dieser Umschichtung entzieht also die Auswanderung der Heimat ihre besten Kräfte und erschwert dadurch die Nahrungseindeckung und Werteerzeugung.

Aber nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ wirkt dieser Kräfteverlust durch Auswanderung nicht wohltätig, sondern nachteilig auf unsere Volkswirtschaft. Die Auswanderung entzieht uns nicht nur die arbeitsfähigsten und -willigsten Volksgenossen, sondern zugleich die strebsamsten und intelligentesten Kräfte. Der Durchschnittsarbeiter denkt nicht daran, die Heimat zu verlassen, um in harter Arbeit in fremdem Lande unter unsäglichen Entbehrungen sich eine neue Existenz aufzubauen, sondern nur der geistig höher entwickelte, mit besonderer Handfertigkeit und besseren Kenntnissen der Arbeitsmethoden ausgestattete Arbeiter, weil sich in ihm die Unzufriedenheit über die heimischen Verhältnisse paart mit der Hoffnung, seine höherwertigen Kenntnisse und Fähigkeiten in der Fremde besser ausnutzen zu können. Also eine Summe von Intelligenz zieht mit dem heimatmüden Wanderer zum Nachteil des Mutterlandes in die Fremde.

Mit ihnen zieht ferner hinaus ein beträchtlicher Teil unseres Volksvermögens. Selbst das Überfahrtgeld, das früher deutschen Dampferlinien zugute kam, fällt jetzt fremden Linien zu. Und welche erheblichen Werte entzieht der Auswanderer unserem heimischen Wirtschaftsmarkt? Rechnen wir nur einmal mit 1 Million Auswanderer, deren jeder durchschnittlich nur 1000 Mark Barvermögen mitnimmt, so sind das 1000 Millionen Mark Verlust für unser Volksvermögen, dem irgendein Gegenwert nicht gegenübersteht. Schicken wir sonst für 1000 Millionen Geld oder Waren übers Wasser, so erhalten wir 1000 Milllionen Mark an Waren oder Geld zurück. Verlieren wir aber unser wertvollstes Ausfuhrgut, die lebende Arbeitskraft von beispielsweise 1 Million Menschen, so verlieren wir damit zugleich ein Barkapital von 1000 Millionen Mark. Ungerechnet sind dabei die erheblichen Aufzuchtkosten, die doch die Heimat für jeden Volksgenossen hat aufwenden müssen. Sie werden von Volkswirten auf 8000 Mark je Kopf der Bevölkerung berechnet, bedeuten also auch wieder bei nur 1 Million Auswanderer 8 Milliarden Mark Verlust für uns. Ungerechnet ist ferner dabei das, was an Geldeswert jeder Ausgewanderte nach sich zieht, z. B. Erbschaften, laufende Vermögenseinkünfte und Angehörigenunterstützungen. Diese Beträge können hier allerdings außer Ansatz bleiben, da sie voraussichtlich ihren Ausgleich finden in den Geldsummen, die aus dem Arbeitsverdienst der Ausgewanderten an die in Deutschland zurückgebliebenen Familienglieder fließen würden. Alles in allem bedeutet also die Auswanderung auch eine riesenhafte Schwächung unserer Kapitalkraft zu eben derselben Zeit, wo die vom Kriege übriggebliebenen Reste unseres Volksvermögens durch Kriegsentschädigungen, Wiedergutmachungen, Renten usw. die äußerste Belastung erfahren.

Nimmt man nun noch endlich dazu, daß in demselben Maße, wie unsere eigene Wirtschaft durch den Aderlaß an Arbeitskraft und Volksvermögen infolge der Auswanderung geschwächt wird, eben dieselbe Auswanderung dem Ausland zugute kommt und die feindliche Wettbewerbskraft gegen uns verstärkt, so wird man zugeben müssen, daß wir nicht den geringsten Grund haben, der drohenden Massenauswanderung als ein etwa willkommenes Ventil für unverwertbare Menschenmassen

in der Heimat mit Gleichmut entgegenzusehen, vielmehr in ihr ein gewaltiges nationales Unglück erblicken müssen, das uns als Kriegsfolge betroffen hat.

Und unter diesem Unglück wird die deutsche Landwirtschaft mitzuleiden haben, trotzdem die Auswanderung dem landwirtschaftlichen Beruf — wie oben dargelegt — nicht unmittelbar Kräfte entzieht. Die deutsche Landwirtschaft ist auf Gedeih und Verderb untrennbar mit der ganzen deutschen Volkswirtschaft verbunden. Die Landwirtschaft kann nur gedeihen, wenn unsere Industrie gesund und kräftig ist. Der Zusammenbruch der Industrie zieht unrettbar auch den Verfall der Landwirtschaft nach sich. Wenn für die Erschließung unserer Bodenschätze, insbesondere Kohle, Kali und Kalk, keine genügenden Arbeitskräfte mehr vorhanden sind, hat davon die Landwirtschaft den größten Schaden. Ohne Kohle können sie nicht mit Maschinenkraft dreschen und pflügen. Ohne ausreichende Bestellung und Düngung des Ackers können sie keine Ernte erwarten, und selbst die beste Ernte würde nichts nützen, wenn man sie nicht dreschen könnte. Ohne Kohlen kann man Kartoffeln nicht auf Spiritus, Stärke und Schlempe, Rüben nicht auf Zucker und Schnitzel verarbeiten. Man braucht Kohlen und leistungsfähige Eisenbahnlokomotiven, um die Erzeugnisse an den Markt zu bringen, braucht eine leistungsfähige Maschinenindustrie, um landwirtschaftliche Geräte und Ersatzteile, eine gut entwickelte Bauindustrie, um Ziegel, Bretter und Eisenträger für Instandsetzungs- und Neubauten zu haben. Schaut man sich den erschreckend zerlumpten Zustand der Bekleidung unserer Landbevölkerung an, so ermißt man die einschneidende Rückwirkung des Erlahmens unserer Textilindustrie auf die Landwirtschaft.

So ernst sind die Zustände schon heute, wo die Auswanderungsbewegung noch nicht in Gang gekommen ist. Nun stelle man sich vor, wie die Zustände auch für die Landwirtschaft werden können, sobald jährlich Hunderttausende arbeitsfähiger und arbeitsgewohnter Hände verzweifelnd an heimischer Lebensmöglichkeit in das Ausland abfließen werden. Noch fehlt es dazu an ausreichender Gelegenheit. Wenn aber in Jahresfrist alle feindlichen Soldaten über See in ihre Heimat abbefördert sind, wenn die Schiffe nicht mehr gebraucht werden zur Nach- und Rückführung von Heeresgerät, Munition und Lebensbedarf, dann muß sich naturnotwendig die gewaltige Menge des Weltschiffsraums, die trotz des U-Boot-Krieges jetzt größer ist als vor Kriegsbeginn, neue Beschäftigung suchen. Ist doch nach Lloyds Register of Shipping der Schiffsraum der Welt, der in Bruttotonnen im Jahre 1914 rund $49^1/_2$ Millionen betrug, nach dem Juniabschluß des Jahres 1919 auf rund 51 Millionen Tonnen gestiegen. In noch höherem Maße hat sich auch der Weltschiffbau gesteigert, der 1912 $2^3/_4$ Millionen Tonnen im Jahr betrug, während Ende Juni 1919 auf den Werften der Welt 8 Millionen Tonnen im Bau waren. Die Vereinigten Staaten von Amerika allein haben ihren Schiffsraum von $4^1/_4$ Millionen vor dem Krieg auf 12 Millionen Tonnen vermehrt. Mit Sicherheit ist daher anzunehmen, daß bei der gesunkenen Gütererzeugung der Welt die ausländischen Schiffahrtsgesellschaften sich auf das von jeher lohnendste Reedereigeschäft, die Auswandererbeförderung, stürzen werden, wozu die Mengen von Truppenbeförderungs- und Lazarettschiffen ohnedies eingerichtet sind. Damit ist zugleich ein erheblicher Preissturz der zurzeit unerschwinglichen Beförderungskosten zu erwarten. Dann fallen die Schranken, die jetzt noch der Auswanderung entgegenstehen, Reisemöglichkeit und Reisekostenverringerung verschärfen daher die Ungunst unserer Lage.

Um etwa die gleiche Zeit werden voraussichtlich die Hemmnisse beseitigt sein, die jetzt noch einer Überlandwanderung nach Rußland entgegenstehen, das bei seiner geringen Bevölkerungszahl und seinen unermeßlichen Bodenschätzen ungezählte deutsche Auswanderer aufnehmen könnte.

Endlich tritt demnächst die Verschärfung des steuerlichen Druckes in Deutschland mit den Kriegsentschädigungszahlungen ein, die unvermeidbar auf die besitzlosen Klassen rückwirkt und die Neigung zur Auswanderung verschärft.

So stehen denn auch die deutschen Landwirte — bedroht in ihrem Lebensnerv durch die Massenauswanderung — vor der bangen Frage gleich allen anderen einsichtigen, vaterlandsliebenden Volksfreunden, was können und müssen wir tun, um an unserem Teile beizutragen, daß das uns bevorstehende unerbittliche Verhängnis wenigstens in seinen Wirkungen abgeschwächt wird.

Ein Mittel, die Auswanderung ganz zu verhindern, gibt es nicht. Die Reichsverfassung vom 13. August 1919 bestimmt in Artikel 112 als ein Grundrecht aller Deutschen:

> Jeder Deutsche ist berechtigt, in außerdeutsche Länder auszuwandern. Die Auswanderung kann nur durch Reichsgesetz beschränkt werden.

Neben den rechtlichen sind es praktische Gründe, die es unmöglich machen, die Auswanderungsfreiheit anzutasten. Auf diese Frage hier einzugehen, würde zu weit führen.

Vermögen wir aber die Auswanderungsbewegung auch nicht aus der Welt zu schaffen, so können wir sie doch einerseits eindämmen, sie in minder gefahrbringende Grenzen zurückschrauben, andererseits zum Nutzen des einzelnen Auswandernden und unserer Volksgesundheit nach bestimmten Richtlinien lenken. Während diese letztere Aufgabe mehr oder minder ausschließlich den staatlichen Organen, insbesondere dem Reichswanderungsamt, zufällt, muß zur Erfüllung der ersteren auch die deutsche Landwirtschaft zu ihrem Teile mithelfen.

Es gibt nun zwei Mittel, die Auswanderung einzudämmen: Aufklärung und Innensiedlung.

In den breiten Massen unserer Bevölkerung bis weit hinein in die gebildeten Kreise zeigt sich eine geradezu verblüffende Unwissenheit über das Ausland, gepaart mit einem unverwüstlichen Glauben an eine bessere Zukunft in der Fremde. Peru wird mit Persien und Paraguay verwechselt, Rio de Janeiro gilt als Hauptstadt Argentiniens, zwischen

Nord- und Südamerika wird kein Unterschied gemacht, Rußland gilt unterschiedslos als Paradies aller Arbeiter und wirtschaftlicher Entwicklungsmöglichkeiten. Überall sollen Ernährungs-, Absatz-, Verkehrs- und Gesundheitsverhältnisse besser sein als in Deutschland. Gewissenlose Elemente, die aus der Unwissenheit und Notlage unserer Landsleute ihre Taschen füllen, helfen als Volksverräter um schnöden Gewinnes willen dazu, die unklaren Vorstellungen zu vergrößern und durch Schönfärberei die trügerischen Hoffnungen auf eine bessere Zukunft zu festigen. Demgegenüber müssen alle einsichtigen Elemente zusammenstehen, um Aufklärung zu schaffen. Der Auswanderungswillige muß wissen, was seiner in der Fremde wartet; dann wird mancher noch zur Arbeit im Inland zu gewinnen sein, und andere werden mit einem besseren, ihr Dasein und ihr Deutschtum sichernden Rüstzeug die Heimat verlassen. An dieser Aufklärung muß jeder, der die Heimat liebt und ein fühlendes Herz für die Arbeitslosen besitzt, mit allen Kräften mitarbeiten. Dazu bietet sich auch den Landwirten bei gutem Willen mancherlei Gelegenheit. Überall in ihren Kreisen müssen sie die Erkenntnis von der verhängnisvollen Bedeutung einer Massenauswanderung für unser Volkswirtschaftsleben verbreiten, müssen sie jedem einzelnen, der da unzufrieden ist mit den Verhältnissen in der Heimat, einhämmern in seinen Verstand, daß er draußen als Landfremder unter Artfremden noch viel ungünstigere Daseinsbedingungen findet als daheim, daß er allein steht in Not und Sorge ohne Freunde und Volksgenossen, ohne gesetzliche Fürsorge in Krankheit, Invalidität und Alter, daß den deutschen Eindringling eine Fülle von Haß und Mißgunst umgibt, die der Krieg genährt, daß er in seiner Unkenntnis von Land und Leuten gewissenlosen Ausbeutern rettungslos in die Hände fällt, und daß auch der sozialistische Arbeiter von seinen ausländischen Berufsgenossen als Lohndrücker angesehen und geächtet wird. Lehren wir die auswanderungswilligen Arbeiter und Handwerker, daß, wenn sie hier auch noch so gut ihren Beruf verstehen, draußen sie anderen Verhältnissen gegenüberstehen, denen sie nicht ohne schmerzlichstes Lehrgeld gewachsen sind, daß im fremden Klima, wo die Natur so viel freigebiger ist, auch Fehlernten, Viehseuchen und Ungezieferplagen um so verhängnisvoller sind und den Siedler in den Ruin treiben. Reden wir jedem, der sich mit Auswanderungsgedanken trägt, ernstlich ins Gewissen, daß er sich Rat und Auskunft einhole von erfahrenen Auslandkennern über die Aussichten der Auswanderung in außerdeutsche Länder, ehe er seine Habe verkauft und sich zur Reise anschickt, daß er sich über die Vertrauenswürdigkeit von Siedlungsgesellschaften, die sich ihm anpreisen, erkundigt, ehe er seine Zukunft und sein Vermögen ihnen anvertraut, daß er die Sprache seines Ziellandes vor der Abreise lernt und sich mit dessen klimatischen Bedingungen, Lebensweise und Arbeitsmethoden eingehend vertraut macht. Verweisen wir jeden an das von der Reichsregierung geschaffene Reichswanderungsamt oder dessen Zweigstellen oder an sonstige gemeinnützige Einrichtungen, die kostenlos jedermann auf Grund amtlichen Materials und praktisch erprobter Auslandskunde und auf ihre Zuverlässigkeit geprüfter Unterlagen die denkbar gründlichste Auskunft in seinem eigenen Interesse geben. Zerstören wir vor allem die in der Bevölkerung weit verbreitete, verhängnisvolle Anschauung, als ob Deutschland durch die Kriegsfolgen außerstande sei, denen, die ernstlich arbeiten wollen, auskömmlich Arbeit und Brot zu verschaffen. Trotz aller territorialen Zerstückelungen bleibt Deutschland reich an Rohstoffen und Bodenschätzen aller Art, die im Inland geworben und verarbeitet werden können. Wir haben insbesondere Kohle und Erze, Kali und Kalk, die der Erschließung und Verarbeitung zugeführt werden können. Wir haben Zuckerrüben und Kartoffeln, die durch ihre Verarbeitung uns wertvolle Güter für den heimischen und ausländischen Absatzmarkt liefern können. Wir haben einen Schatz von Wasserkräften, die uns Elektrizität und Stickstoff gewinnen. Alle Anlagen dazu sind ausreichend noch vorhanden: Bergwerke und Maschinen, Fabriken und Schiffswerften, Verkehrswege und Transportmittel. Sobald nur erst gearbeitet und verkauft wird, bekommen wir auch Kredit zum Einkauf und ausländische Rohstoffe zur Weiterverarbeitung. Dazu hat der Krieg die Zahl der Arbeitskräfte erheblich vermindert und die Revolution durch Verkürzung der Arbeitszeit die Beschäftigungsmöglichkeit für Arbeiter in allen Betrieben um $^1/_4$ vermehrt. Also reichlich Arbeitsgelegenheit, nur zu wenig Arbeitswillen. Helfen wir die Arbeitsfreudigkeit heben durch Bekämpfung der Vorstellung mangelnder Arbeitsmöglichkeiten.

So kann jeder durch Aufklärung mithelfen, den Auswanderungsstrom einzudämmen oder wenigstens ihn durch Sorge für die Vertiefung seiner Kenntnis von Land und Leuten geschickter zu machen, der Zukunft in harter Arbeit einen Platz an der Sonne abzutrotzen.

Außer dieser aufklärenden und beratenden Mithilfe erwartet das Vaterland von den Landwirten aber auch eine wesentlich praktische Tätigkeit, um die aus der Auswanderung drohenden Gefahren abzuschwächen. Zu diesem Ziel können wir nicht gelangen, wenn wir uns darauf beschränken wollten, dem Auswanderungswilligen die Sorgen um seine Zukunft durch Zerstörung seiner Hoffnungen auf ein besseres Fortkommen im Ausland zu vermehren. Wollen wir ihm erfolgreich helfen, so müssen wir ihm die Hand bieten und Wege weisen, hier im Inland Arbeit und Brot zu finden. Hierfür sorgen zwar in erster Linie die gemeinnützigen Arbeitsvermittlungsstellen und der Arbeitsnachweis des Reichswanderungsamts, seiner Zweigstellen und der mit ihm in Arbeitsgemeinschaft stehenden gemeinnützigen Einrichtungen. Sie alle bemühen sich, mit Hilfe eines besonderen Nachrichtendienstes über Arbeiterbedarf und Arbeitsmöglichkeiten mit jeder Auskunft einen Arbeitsnachweis zu verbinden. Aber abgesehen davon, daß für einzelne Arbeitsgruppen der Industrie eine Arbeitsmöglichkeit zurzeit noch nicht besteht und die Umstellung auf einen anderen Arbeitszweig bei dem in Deutschland leider nun

einmal bestehenden Kastengeist unserer Arbeiter meist nicht durchzusetzen ist, bedarf es bei der Eigenart unserer arbeitenden Klassen anderer Mittel, der Auswanderungsabsicht zu steuern. Sie können nur darin gefunden werden, daß man dem Auswanderungswilligen auch das in der Heimat schafft, was er in der Fremde anstrebt: ein eigenes Heim und eine unabhängige selbständige Stellung, also wirtschaftlichen und sozialen Aufstieg. Das aber ist nur möglich im Wege der ausgedehntesten ländlichen Innensiedlung. An ihr bitte ich alle Landwirte mitzuarbeiten, so wenig ich die mancherlei vom Berufsstandpunkt dagegen sprechenden Bedenken verkenne.

Die Landwirte wissen genau, daß alle Versuche, im größeren Umfange städtische Arbeiter als Landarbeiter auf das Land zu verpflanzen, fruchtlose Bemühungen sind. Wir haben das jetzt wieder bei der Erwerbslosenfürsorge beobachten können. Alle Versuche sind gescheitert, städtische überschüssige Arbeitskräfte in die Landwirtschaft und landwirtschaftlichen Nebengewerbe einzustellen, um die Kriegsverluste an ländlicher Arbeitskraft sowie den Ausfall an slawischen Wanderarbeitern zu decken, wie sehr auch die Bodenausnutzung zur Deckung des Nahrungsbedarfs unseres Volkes der Steigerung bedürfte. Es wäre verkehrt, anzunehmen, daß dieser Mißerfolg hauptsächlich auf die hohen Geldbeträge der Erwerbslosenfürsorge zurückzuführen ist. Die Lösung des Rätsels finden wir durch richtige Erkenntnis der Psyche unserer Bevölkerung und durch soziales Verständnis. Fragen wir uns, was lockt den heimmüden Deutschen in die Fremde, was will er, was sucht er dort? Aus einer reichen Fülle statistischer Unterlagen, die mein Amt mir täglich liefert, ist zu ersehen, daß kaum ein Auswanderungswilliger, außer Kaufleuten, Technikern und Ärzten, etwas anderes mit allen Fasern seines Herzens erstrebt, als Siedler zu werden. Daß hiernach der frühere Offizier und der unselbständige landwirtschaftliche Beamte trachtet, ist ohne weiteres erklärlich. Bei allen anderen Berufsgruppen, dem Handwerker, dem Fabrikarbeiter, dem Angehörigen des Verkehrsgewerbes, häuslichen Lohnangestellten usw. liegt der Grund tiefer. Es ist nicht so sehr Liebe zur Natur, die ihn zur Siedlung treibt, wenngleich sie bei der Gemütstiefe des Deutschen vielfach mitsprechen wird, sondern es ist der Trieb zur Unabhängigkeit und zum sozialen Aufstieg. Er will nicht mehr abhängiger Arbeiter bleiben, sondern freier Herr auf eigener Scholle werden.

Wenn wir den Auswanderungswilligen das im eigenen Lande bieten können, so werden sicherlich viele gern auf Auswanderungspläne verzichten, werden ihre und der Ihrigen Arbeits- und Kapitalkraft der Heimat erhalten. Die städtische Arbeiterfrau, die jetzt unter keinen Umständen in eine ländliche Arbeiterwohnung übersiedeln will, weil sie nicht ihre in der Stadt gewohnten Bequemlichkeiten, Wasserleitung, Gas, Waschküche, Spülklosett glaubt missen zu können, wird sofort gern auf dies alles verzichten, sobald ihr nur ein freies Eigentum, selbst in Gestalt nur einer Bretterbude oder einer Erdhöhle, winkt. Und der Arbeiter, der in der Stadt es ablehnt, mehr wie acht Stunden zu arbeiten, um nicht den Kapitalisten durch seine Arbeitskraft zu bereichern, wird als freier Besitzer oder Pächter vom Sonnenaufgang bis in die sinkende Nacht mit Weib und Kind im Schweiße seines Angesichts unermüdlich schaffen, weil der Lohn seines Fleißes ganz allein ihm zufällt.

Darum muß die deutsche Landwirtschaft trotz aller wohl verständlichen Bedenken im eigenen Interesse an der schleunigsten Durchführung der Reichssiedlungsordnung mitarbeiten. Die Grundbesitzer müssen bereitwillig das zur Siedlung geeignete Land zur Verfügung stellen und schleunigst den Siedlungsgesellschaften abtreten oder selbst Teile ihres Landes durch Veräußerung und Verpachtung aufteilen. Sie müssen einen etwa noch vorhandenen Widerwillen des Großgrundbesitzers gegen eine Zerschlagung des Großbesitzes, gegen eine Verkleinerung der eigenen Bewirtschaftungsfläche und das Aufkommen eines Kleinbesitzer- oder Pächterstandes überwinden. Dadurch wirken die Landwirte am besten der Auswanderung entgegen mit allen ihren schädlichen Folgen für das deutsche Volkswirtschaftsleben im allgemeinen und für die deutsche Landwirtschaft im besonderen. Sie werden bei dem Fortfall slawischer Wanderarbeiter den größten Vorteil auch durch das Emporblühen eines zahlreichen ländlichen Arbeiternachwuchses haben, der ihnen gestattet, ihren zwar verkleinerten Restbesitz desto rationeller und intensiver auszunutzen. Dann wird durch die naturgemäße und sich in wirtschaftlich erträglichen Grenzen haltende Abwanderung des Bevölkerungsüberschusses vom Land in die Industriezentren die Förderung und Verarbeitung der Rohstoffe sich heben, und der Wiederaufbau Deutschlands dank der Innensiedlung stattfinden können. Möge die deutsche Landwirtschaft, nachdem sie in den Kriegsjahren finanziell weniger gelitten als die meisten anderen Berufszweige, in dem Unglück, das uns jetzt betroffen, durch wohlverstandene Opferbereitschaft die Grundlage für ein neues, sozial glücklicheres Vaterland schaffen.

Daß wir tatsächlich durch Innensiedlung die Abwanderung der siedlungslustigen Teile unserer auswanderungswilligen Bevölkerung sehr erheblich eindämmen und damit die Massenauswanderung um sicherlich mehr als die Hälfte der Kopfzahl vermindern können, unterliegt keinem Zweifel, wenn man allein die Größe des aufteilungsfähigen Gemeindelandes, Staatslandes, gebundenen Großgrundbesitzes und der Moorflächen betrachtet. In Deutschland haben z. B. die mehr als 650 Orte mit mehr als 5000 Einwohnern zusammen rund 360000 ha eigenen, kommunalrechtlichen Grundbesitz. Nehmen wir hiervon nur den fünften Teil, also rund 70000 ha, so könnten wir darauf, wenn wir hier Wohnheimstätten mit 1 Morgen Land schaffen, rund 300000 Familien zu 1,2 Millionen Köpfen seßhaft machen. Rechnet man ferner für Wirtschaftsheimstätten mit durchschnittlich 15 ha etwa $^3/_4$ des rund 400000 ha betragenden preußischen Domänenlandes, ferner die Exerzierplätze, Truppenübungsplätze, Remontedepots, Flugplätze usw., ferner die $1^1/_2$ Millionen ha anbaufähigen Moorlandes und alles

das, was vom Großgrundbesitz auf Grund der Reichssiedlungsordnung an Siedlungsland bereitgestellt werden muß, so ergibt sich genug Raum zu einer großzügigen Inlandsiedlung, die uns gestattet, einem großen Bruchteil unserer Volksgenossen die Gefahren und Nachteile der Auslandssiedlung zu ersparen.

Freilich zweierlei ist für das Gelingen einer großzügigen Innensiedlung nötig außer der Bodenhingabe: die Erleichterung des Gehöftbaues und die Unterstützung bei der Einrichtung der Wirtschaft. Zunächst müssen wir alle uns freimachen von der Anschauung, als sei der Aufbau eines Gehöfts in der bisherigen Weise für den Siedler und die Siedlung unerläßlich. Woran krankten denn unsere bisherigen deutschen Siedlungen im Inland? Bei der Innensiedlung verwendet der Ansiedler erfahrungsgemäß in den ersten beiden Jahren fast seine ganze Arbeits- und Kapitalkraft auf den Gehöftbau; für die Ackerwirtschaft läßt er zunächst den Rentengutsausgeber sorgen und denkt, wenn ich erst Haus, Stall und Scheune in Reih habe, hat der Acker noch Zeit genug. Dabei schwindet sein Betriebskapital, die Gebäude verschlingen viel zuviel Geld, etwa $^1/_2$ bis $^2/_3$ des Stellenwertes. Schulden und Sorgen beginnen. Mit dem Fundament des Wohnhauses ist oft schon der Grundstein des wirtschaftlichen Verfalls gelegt, wenn nicht ausnahmsweise bedeutende Geldmittel ein besseres Durchhalten in den Anfangsjahren gestatten. — Anders beim Außensiedler in der Fremde. Haus und Hof ist ihm Nebensache. Er begnügt sich anfangs mit einem Wagenplan, dann zwei bis drei Jahre mit einer äußerst bescheidenen selbst verfertigten Holz- oder Wellblechhütte, die ihm fast nichts kostet. Seine ganze Zeit und Arbeit wendet er der Urbarmachung des Landes und der Viehpflege zu. Erst nach Jahren denkt er daran, das ursprüngliche Häuschen durch einen stattlicheren Steinbau zu ersetzen. Er verbraucht nicht Kapital und Zinsen für den Gehöftbau, kommt daher besser und schneller in die Höhe.

Daraus müssen wir lernen und darin kommt uns die jetzige Lage unseres Baumarktes zustatten. Lassen wir uns nicht abspeisen mit der oft gehörten Bemerkung, die Innensiedlung ist ja auf Jahre hinaus undurchführbar, weil man nicht bauen kann. Haben nicht die Millionen unseres Volkes, die als Soldaten im Felde standen, gelernt, wie man Holzhütten und Erdhöhlen baut, und wie gesund und gemütlich es in ihnen sein kann trotz aller Unbilden der Witterung? Man entschließe sich nur endlich von Obrigkeits wegen, die erschwerenden Vorschriften der ländlichen Baupolizeiordnungen, des Ansiedlungsgesetzes und der Verordnung gegen Verunstaltung des Landschaftsbildes schleunigst zu mildern. Man lasse jeden auf dem Lande bauen, wo und wie er Lust hat, ohne Rücksicht auf das Aussehen; Bretter und Erde, Feldsteine und Lehm haben wir ja zur Genüge, Fenster und Türen lassen sich auch noch schaffen. Was brauchen wir da noch abzuwarten, bis Ziegelsteine, Zement und Eisenträger wieder auf den Markt kommen? Das Geld dafür kann und muß der Innensiedler ebenso sparen, wie es der Kolonist im Urwald Amerikas und in der Steppe Rußlands tut. Wirken wir auf unsere heimischen Kreis- und Polizeiverwaltungen im Sinne eines Verzichts auf die Innehaltung der baupolizeilichen Bestimmungen, und mögen die Landwirte selbst auf ihren Besitzungen den Versuch mit der Ansetzung von Siedlern in Holz- und Erdbauten auf Pachtland machen. Es wird sich sicher lohnen, und die Landwirte werden stolz darauf sein können, dem Vaterlande in seiner Not einen wertvollen Dienst erwiesen zu haben.

Und noch ein letztes: seien die Landwirte den Ansiedlern in ihrer Feldmark ein allezeit hilfsbereiter Lehrer und Führer. Die wenigsten, die da aus der Stadt aufs Land als Siedler kommen, verstehen genug von der Landwirtschaft. Sie würden bitteres Lehrgeld zahlen müssen. Mögen sich ältere gelernte Berufsgenossen der Neulinge, die die Not der Zeit unfreiwillig aus bisher gewohnten Bahnen geschleudert, hilfsbereit annehmen. Wenn die Hilfe ihnen nicht in väterlich-wohlwollendem, überlegenem Ton, sondern in herzlicher Kameradschaftlichkeit angetragen wird, nehmen diese Siedler — wie man oft zu beobachten Gelegenheit haben wird — sie dankbar an. Lassen wir in dieser werktätigen Arbeit der Nächstenliebe keine Unterschiede der Bildung und Gesellschaft mehr erkennen als den einen, daß, wer mehr gelernt und fürsorglichere Erziehung im Elternhause gehabt hat, nun auch erhöhte Pflichten gegenüber dem der Hilfe, des Rates und Vorbildes bedürftigen Berufsgenossen hat.

Die Not von Hunderttausenden unserer Landsleute, die bald nicht mehr wissen werden, wohin sie ihr Haupt betten sollen und verzweifelnd sich von uns wenden wollen, pocht an unsere Herzen und ruft uns zu: „Deutschland erwartet, daß jeder seine Pflicht tut.“ Helfen auch die Landwirte an ihrem Teile, daß die, die glauben, Deutschland verlassen zu müssen, die aber unser Wirtschaftsleben als notwendige Glieder braucht, ihm erhalten bleiben, und daß durch die Innensiedlung auf Ackerland, auf Moor und Heide ein neues Heim dem Heimatmüden ersteht. Sind wir alle bereit, unseren unglücklichen, abwanderungswilligen Volksgenossen zu helfen, denen bei dem unglücklichen Kriegsausgang die Heimaterde unter den Füßen zu wanken beginnt, dann wird auch der aus tiefster Vaterlandsliebe gesprochene Mahnruf nicht ungehört verhallen, den wir mit unserem Volksdichter Schiller in seinem Wilhelm Tell den Auswanderungswilligen zurufen wollen:

Ans Vaterland, ans teure, schließ dich an,
Das halte fest mit deinem ganzen Herzen.
Hier sind die starken Wurzeln deiner Kraft;
Dort in der fremden Welt stehst du allein,
Ein schwankes Rohr, das jeder Sturm zerknickt.

Verkehrsgeographische Betrachtungen über die Lage der Städte.

Von Prof. Dr.-Ing. Otto Blum-Hannover.

(Fortsetzung.)

Für unsere Untersuchungen ist die **Einteilung der Siedlungen nach ihrer Größe** von besonderer Bedeutung.

Der am häufigsten gemachte Unterschied ist der in Dorf und Stadt oder städtische und ländliche Siedlung. Für alle wirtschaftlichen und sozialen Fragen ist die Unterscheidung der Bevölkerung in ländlich und städtisch von großer Bedeutung; hierbei deckt sich im großen und ganzen der Begriff „ländlich" mit landwirtschaftlich und mit sozial gesund, der Begriff „städtisch" mit gewerblich-kaufmännisch und in so manchen Beziehungen mit sozial ungesund.

Die Begriffsbestimmung Stadt geht bekanntlich von der Bauanlage, der Verfassung, dem wirtschaftlichen Charakter und der Größe aus. Die beiden ersten unterscheidenden Kennzeichen haben früher eine große Rolle gespielt (als die Stadt noch Festungsmauern, Zunft-, Stapel- und Marktvorrechte hatte), sie sind jetzt verdunkelt. Die beiden andern Kennzeichen stehen in enger Abhängigkeit voneinander.

Nordamerika rechnet als Städte die Siedlungen von 8000 ab, die deutsche Statistik schon solche von 2000 ab.

Sie unterscheidet vier Gruppen:

Landstädte	mit	2000	bis	5000	Einwohnern,
Kleinstädte	„	5000	„	20000	„
Mittelstädte	„	20000	„	100000	„
Großstädte	„	über		100000	„

Diese Einteilung ist aber für unsere Untersuchungen (und wohl für alle stadtwirtschaftlichen, städtebaulichen und verkehrspolitischen Fragen) so unzweckmäßig, daß es an der Zeit ist, sie durch eine andere, den neuzeitlichen Wirtschaftsformen und Verkehrsverhältnissen besser angepaßte Einteilung zu ersetzen. Bei dieser darf man nicht von dem politischen Begriff „Stadt", also von der einheitlichen Gemeinde ausgehen, sondern man muß den einheitlichen städtischen Wirtschaftskörper zugrunde legen, denn nicht die durch zufällige, oft zu enge Gemeindegrenzen umschlossene Verwaltungseinheit, sondern die Wirtschaftseinheit ist das maßgebende. Man muß also die Vorstädte und die in enger wirtschaftlicher Abhängigkeit stehenden Vororte mit einrechnen. Wieweit man dabei im Einzelfalle zu gehen hat, mag allerdings viel umstritten werden, der eine wird Spandau und auch Potsdam zu Groß-Berlin rechnen, der andere wird sie als selbständige Städte rechnen wollen; vollkommene Übereinstimmung wird man hierüber kaum erzielen können, doch ist dies nicht von wesentlichem Belang. Jedenfalls muß man Vorstädte, Nachbarstädte und Vororte aber auch dann einrechnen, wenn sie in anderen (Bundes-) Staaten liegen (Hamburg-Altona, Mannheim-Ludwigshafen, New York-Jersey City).

Vom einheitlichen städtischen Wirtschaftskörper ausgehend, sei folgende Gruppierung vorgeschlagen und nach den wirtschaftlichen, sozialen, städtebaulichen und verkehrstechnischen Rücksichten kurz begründet:

1. Siedlungen des platten Landes, ländliche Siedlungen. Einwohnerzahl bis 8000[2]) als „ländliche" Bevölkerung zu rechnen. Hauptgrundlage der Wirtschaft ist der Ackerbau; dazu etwas Gewerbebetrieb durch Handwerker oder kleine Fabriken. Die Mehrzahl der Bewohner wohnt in kleinen eigenen Häusern. Mietwohnungen bilden die Ausnahme und werden nur von der nicht seßhaften Bevölkerung (Beamten, Lehrern) und den ärmsten Kreisen bewohnt. Fast jede Familie hat Gartenland und kann Kleinvieh halten, kann sich also einen Teil der Nahrung selbst erzeugen. Daher nicht die typischen sozialen Mißstände der Stadt. Keine Mittelschulen. Viele solche Siedlungen kommen ohne Eisenbahnen aus; die wenigsten verfügen über Wasserstraßen; städtische Verkehrsmittel sind nicht notwendig. Die Gemeindeverfassung braucht kein städtisches Gepräge zu tragen.

2. Kleinstädte, 8000 bis 20000 Einwohner. Neben dem Ackerbau bilden Handwerk, Gewerbe und Handel die Grundlage der Wirtschaft; einzelne größere Fabriken oder ein Großbetrieb mögen vorhanden sein. Ein großer Teil der Bevölkerung wohnt noch im eigenen Heim; Häuserform jedenfalls überwiegend das Kleinhaus. Die Familien können noch Gartenbau und auch Kleinviehzucht pflegen, viele allerdings nur auf Pachtland vor den Toren. Soziale Schäden treten nur bei groben Unterlassungssünden auf. Mittelschulen sind, mindestens bis einschl. der Mittelstufen, erwünscht; gewisse städtische Einrichtungen (Wasser-, Gas-, Elektrizitätsversorgung) sind notwendig; die Verwaltung ist städtisch zu ordnen. Eisenbahnanschluß ist notwendig, Wasserverkehr nicht; Straßenbahn kann erwünscht sein.

Manche solche Kleinstädte tragen einen bestimmten Charakter als Residenz-, Beamten-, Bade-, Garnisonstädte oder als Standorte eines bestimmten Gewerbes, oft hängt die Existenz von einem gewerblichen (Groß-) Betrieb oder großen Staatsunternehmen ab; viele sind kleine (alte) Handels- und Verkehrsstädte am Meer und den Flüssen oder auch Neubildungen an Eisenbahnknotenpunkten.

Bei planmäßigem Vorgehen kann diese Stadtgröße als Neusiedlung in der Form der Gartenstadt sozial sehr wertvoll sein.

Obwohl die Kleinstadt in der gesamten Struktur dem platten Land noch sehr nahe stehen kann, im allgemeinen keine schweren sozialen Schäden (oder wenigstens keine schwer zu bekämpfenden) aufweist und der Technik keine großen Aufgaben stellt, ist ihre Bevölkerung als „städtisch" zu rechnen.

3. Mittelstädte, 20000 bis 100000 Einwohner. Ackerbau fast nicht mehr vorhanden. Der gewerbliche Arbeiterstand beginnt vorherrschend zu werden, und damit das Eigenhaus stark zurückzutreten. Das typische städtische Wohnungselend herrscht bei den ärmeren Klassen schon stark, Gartenbau ist nur noch wenigen vergönnt; die anderen sozialen Mißstände treten vielfach in Erscheinung. Mittelschulen und alle städtischen Einrichtungen einschließlich reichlicher Freiflächen werden nötig. Viele Städte sind Eisenbahnknotenpunkte, ein großer Teil verfügt über Wasserwege. Straßenbahnen sind notwendig.

Mit den Mittelstädten, besonders den größeren, schnell wachsenden, beginnen die großen Schäden des heutigen Siedlungswesens; manche stellen an

[2]) Hassert hält diese Grenze allerdings für zu hoch.

Technik und Geldmarkt hohe Anforderungen; die im Wachstum begünstigten bedürfen einer weit ausschauenden Siedlungs- und Verkehrspolitik, da sie sich schnell zu Großstädten entwickeln können.

4. Großstädte, 100000 bis 600000 Einwohner. Eine besondere Kennzeichnung ist nicht notwendig, da ihr Charakter, besonders ihre sozialen Schäden bekannt sind. Dagegen ist die Abgrenzung und die Unterscheidung gegen die

5. Riesenstädte, von etwa 600000 Einwohnern ab, nötig. Wir glauben (mit Hassert), daß man mit dem einheitlichen Begriff „Großstadt" als Stadt über 100000 Einwohner nicht mehr auskommen kann. Man müßte der „Großstadt" selbst dann eine noch größere gegenüberstellen, wenn man für die Großstadt eine höhere Einwohnerzahl als 100000 zugrunde legen würde. Man könnte an die „Millionenstadt" denken, ein Begriff, der viel gebraucht wird und den Vorteil der runden Zahl hat. Aber man soll sich nicht zum Sklaven der runden Zahl machen. Die Stufe 100000 als Grenze zwischen Mittel- und Großstadt ist angemessen, besonders wenn man die Großstadt nur bis 600000 rechnet; aber die Stufe von 1000000 gegen die Riesenstadt liegt zu hoch.

Millionenstädte weist die Erde nur 16 auf (wenn 5 nicht sicher festgestellte chinesische Millionenstädte nicht mitgerechnet werden), Großstädte dagegen rund 360; schon in diesem Unterschied der Gesamtzahlen kommt zum Ausdruck, daß die Spannung für eine Abgrenzung reichlich groß ist (siehe Zusammenstellung).

Millionenstädte (Einwohner in 1000).

Europa	Deutschland	Berlin	3700
		Hamburg	1200
	Rußland	Petersburg	1910[3])
		Moskau	1500
	Paris		2890
	London		7250
	Wien		2030
	Konstantinopel		1200
Nordamerika		New York	4765
		Chicago	2185
		Philadelphia	1550
Südamerika		Buenos Aires	1450
		Rio de Janeiro	1130
Asien		Kalkutta	1220
		Osaka	1225
		Tokio	2190

Wichtige Städte mit mehr als 500000 Einwohnern (Einwohner in 1000).

Europa	Deutschland	Breslau	515
		Köln	515
		Leipzig	625
		München	610
	England	Glasgow	785
		Liverpool	745
		Manchester	945
	Frankreich	Lyon	525
		Marseille	550
	Italien	Rom	540
		Mailand	600
		Neapel	725
		Amsterdam	580
		Brüssel	730
		Madrid	600
		Budapest	880
		Kopenhagen	590
		Warschau	855
Nordamerika		Baltimore	560
		Boston	670
		Cleveland	560
		St. Louis	685
		Pittsburg	535
Asien		Bombay	980
		Bangkok	630
		Peking	800
		Shanghai	650
		Tientsin	800
		Canton	900
		Hankou	850
Afrika		Kairo	655
Australien		Sidney	630
		Melbourne	590

[3]) Die Bevölkerung soll betragen haben:
Ende 1917: 2700000
Juni 1918: . . . nur noch 1400000

Zahl der Großstädte über 100000 (1902 nach Weinreb).

Erdteil	100000 bis 200000	200000 bis 500000	500000 bis 1000000	über 1000000	Zusammen
Europa	81	50	11	7	149
Asien	60	32	17	3	112
Afrika	8	1	1	—	10
Amerika	24	19	5	3	51
Australien	2	2	—	—	4
	175	104	34	13	326

Zahl der Großstädte (1913).

England	50	Rußland	19
Deutschland	48	Britisch-Indien	29
Vereinigte Staaten	48	Australien	5
Frankreich	15		

Zunahme der Zahl der Großstädte.

England	1870	1901	Gegenwart			
	18	39	45			
Deutschland	1850	1871	1880	1890	1900	1905
	5	8	15	26	33	41
Frankreich	1801	1870	1896	1901		1906
	3	9	10	15	auch noch	15

Berufsgliederung der städtischen Bevölkerung in Prozenten in Deutschland.

	Durchschnitt	Höchstzahl bei bestimmtem Charakter der Stadt
Gewerbe	53 %	75 in Fabrikstädten
Handel und Verkehr	18 „	39 in Handelsstädten
Öffentlicher Dienst	8 „	24 in Beamten-, 35 in Garnisonstädten.
Andere Berufe	21 „	
Zusammen	100 %	

Führt man den Begriff „Millionenstadt" ein, so werden Städte wie Leipzig, München, Liverpool, Glasgow, Manchester, Mailand, Brüssel, Warschau, Boston, Bombay, Shanghai, Canton, Sidney oder auch Rom, Amsterdam, Kopenhagen, Cöln, Marseille nicht genügend gewürdigt, die Millionenstädte aber unberechtigt hervorgehoben.

Es ist auch einleuchtend, daß man nicht mit nur 16 Hauptbrennpunkten der Siedlung, des Verkehrs und Handels in wirtschaftlichen, verkehrs-

politischen und städtebaulichen Fragen auskommen kann. Legt man aber die Zahl 600000 zugrunde, so kommt man (einschließlich der Millionenstädte) auf etwa 50 Riesenstädte, von denen auf Europa etwa die Hälfte entfallen würden. Das ist eine Zahl, mit der man schon eher operieren kann.

Man darf sich dabei natürlich nicht auf die Zahl 600000 versteifen, sondern man muß die Bedeutung der Stadt miteinschätzen. Die chinesischen Binnenstädte mit ihrer größtenteils tiefstehenden Bevölkerung (die übrigens selbst in den Riesenstädten teilweise noch vom Gartenbau lebt) müßte man ausschalten, die wichtigen europäischen und amerikanischen Städte dagegen auch dann zurechnen, wenn sie die Zahl 600000 (noch) nicht erreicht haben.

Warum ich den Begriff „Riesenstadt“ (das Wort ist übrigens wegen des Superlativs nicht besonders schön — vielleicht ist „Weltstadt“ bezeichnender) für notwendig halte, ergibt sich aus folgendem:

Von einer gewissen Größe ab werden die Schwierigkeiten der Wohnungsfrage, der Freiflächen und der städtischen Verkehrsmittel so groß und so andersartig, daß die ganze Stadtentwicklung städtebaulich in besonderer Weise beeinflußt werden muß; insbesondere werden dann Schnellbahnen notwendig, oder es ist, wenn diese (noch) nicht geschaffen werden können, eine sorgfältige Pflege des Vorortverkehrs auf den Eisenbahnen und des „Überlandverkehrs“ auf hochwertigen Straßenbahnen erforderlich, die in den Außengebieten als „Schnellstraßenbahnen“ mit eigenem Bahnkörper zu gestalten sind. Auch der Fernverkehr der Eisenbahnen zeigt Eigentümlichkeiten, insbesondere sind im Personenverkehr außer dem Hauptbahnhof noch Nebenstationen und im Güterverkehr mehrere Ortsgüterbahnhöfe erforderlich. Die Riesenstädte haben auch fast immer hochentwickelten Wasserverkehr; die noch keine leistungsfähige Wasserstraße haben, streben eifrig nach einer solchen (München, Leipzig, Warschau, Mailand).

Die Riesenstädte zeigen weltwirtschaftliche Züge; mit wenigen Ausnahmen beruht ihre Größe neben anderen auf ihrer Stellung in der Weltwirtschaft und im Weltverkehr, während doch viele Großstädte „nur“ in der Volkswirtschaft ihres Landes verankert sind. Sie sind sämtlich wichtige Eisenbahnknotenpunkte mit internationaler Bedeutung und die meisten große Stapel- und Umschlagplätze für den Wasserverkehr.

Sie haben auch den Großstädten gegenüber eine hohe selbständige politische, wissenschaftliche und künstlerische Bedeutung, sie sind Zentren des politischen und geistigen Lebens und der Presse. (Daß einzelne Großstädte und auch Mittelstädte, besonders Hochschulstädte, auf Einzelgebieten u. U. mehr leisten als manche Riesenstadt, tut deren eigenartigem Charakter doch im allgemeinen keinen Abbruch.)

In nachstehender Übersicht sind die Städte mit selbständigen Stadtschnellbahnen aufgeführt; hierbei sind die Städte der gegenwärtigen Größe nach geordnet. Die Zeitpunkte der Betriebseröffnungen zeigen insbesondere beim elektrischen Betrieb kaum eine Abhängigkeit von der Größe der Stadt.

	Gegenwärtige Bevölkerungszahl in 1000	Eröffnungsjahr der ersten selbständigen Stadtschnellbahn	
		mit Dampf	mit elektrischem Betrieb
London	7 250	1863	1890
New York . . .	4 765	1872	1902 (Brooklyn 1898)
Berlin	3 700	1882	1902
Paris	2 890	1867[4])	1900
Tokio	2 190	1910	.
Chicago	2 185	1892	1897
Wien	2 100	1898	.
Philadelphia . .	1 550	.	1905
Buenos Aires .	1 450	.	1913
Hamburg . . .	1 200	.	1908
Budapest . . .	880	.	1896
Glasgow	785	1886	.
Liverpool . . .	745	1886	1901
Brüssel	730	.	Noch im Bau
Boston	670	.	1897

Zahl und Größe der Städte hängt übrigens auch stark von völkischen Eigentümlichkeiten ab. Dem alten Deutschen war das Wohnen in der Stadt verhaßt, und es ist zu bewundern, daß sich seine Nachkommen grade die schlimmste Form der städtischen Siedlung, nämlich die Mietkaserne, jetzt so ruhig gefallen lassen. Dagegen haben die alten Römer das Wohnen in der Stadt derart bevorzugt, daß in Verbindung mit andern Ursachen das Land in gefährlicher Weise verödete, und von der städtischen Bevölkerung war ein großer Teil Staatsarme.

Die Vorliebe der Italiener für das Wohnen in der Stadt hat sich bis in unsere Zeit erhalten und wird durch das gewerbearme Sizilien beleuchtet, in dem 68 Prozent der Bevölkerung in Städten wohnen; in ganz Italien, also einschließlich der Gewerbegebiete wohnen 73 Prozent in „Städten“ (richtiger gesagt in geschlossenen Ortschaften).

Die stärkste Verstadtlichung zeigt Australien, das Land des „Arbeiteraristokraten“. Die Gesamtbevölkerung Australiens einschließlich der Inseln beträgt nur 6 700 000 (gegen 447 000 000 in dem nur wenig größeren Europa). Die Bevölkerungsdichte (Einwohner auf 1 km) beträgt nur 0,7 (gegen 12 der Erde und 45,7 Europas). Von den 6 700 000 wohnten (1911) 2 183 000 in 13 größeren Städten, also 32,5 Prozent und 1 760 000 oder 26 Prozent in den fünf Großstädten über 100 000. Der Australische Bund hatte 4 845 000 Einwohner, von denen 1 550 000 oder 32 Prozent in den vier Großstädten wohnten. Auf Neuseeland wohnen in vier größeren Städten 32 Prozent, in allen Städten über 10 000 rund 38 Prozent der Gesamtbevölkerung. Von den Staaten, deren Hauptstädte sie sind, nehmen Sidney 37, Melbourne 45 Prozent der Gesamtbevölkerung auf — sehr zum Schaden des Landes.

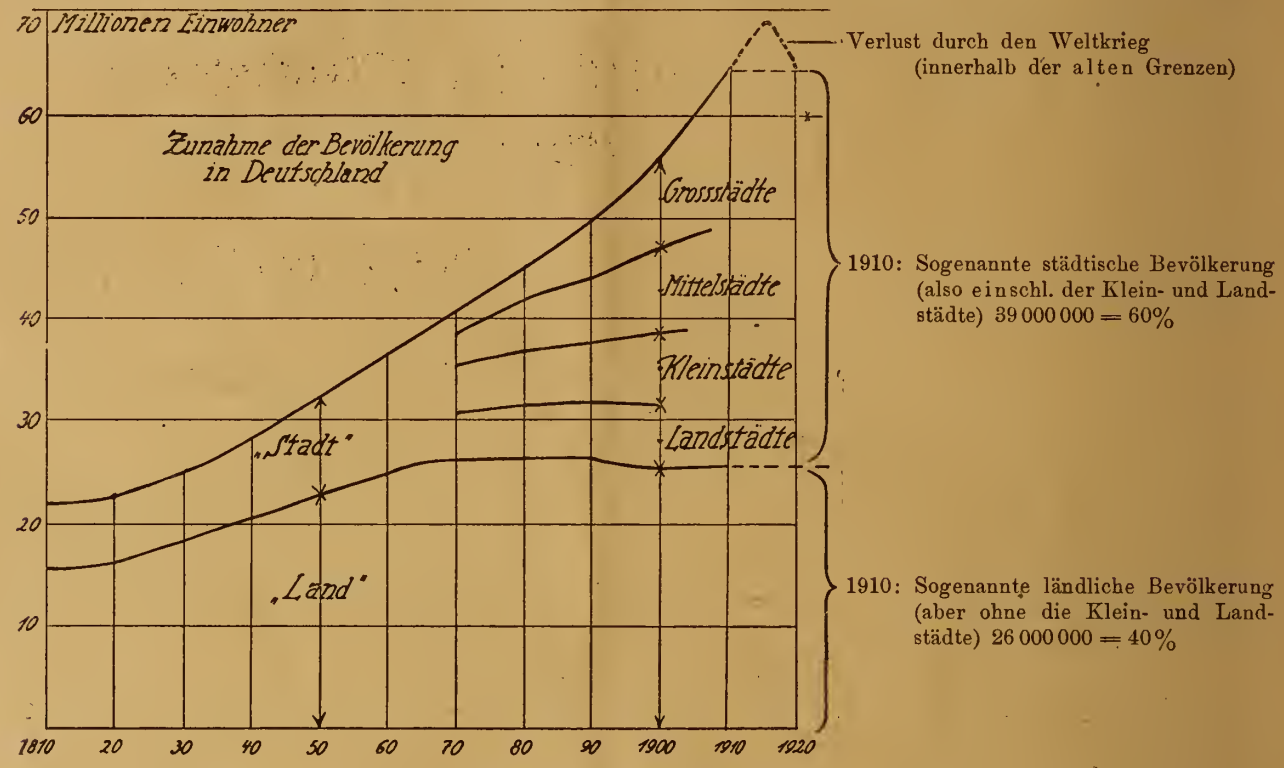
In dem nordamerikanischen „Dichtegebiet“, den nordatlantischen Staaten wohnen rund 60 Prozent der Gesamtbevölkerung in Städten über 8000 und

[4]) aber nur die Ringlinie.

rund 25 Prozent in den Großstädten. In den gesamten Vereinigten Staaten beträgt die städtische Bevölkerung aber erst etwa 35 Prozent.

In Großbritannien kamen 1900 rund 77 Prozent auf die Städte, 40 Prozent auf die Städte über 50 000 Einwohner und in England 35 Prozent, in Schottland 31 Prozent auf die Großstädte.

Die Entwicklung in Deutschland zeigt die Abbildung. Sie zeigt ein starkes Ansteigen der



ländlichen, ein schwaches der städtischen Bevölkerung bis 1867; von da ab bleibt aber die ländliche Bevölkerung stehen, während die städtische stark ansteigt. Vor dem Krieg machte die Bevölkerung der Großstädte 23 Prozent des Gesamtvolkes aus; im Krieg dürfte sie durch die Konzentration der Kriegsbetriebe zugenommen, dann durch den Hungerkrieg abgenommen haben[5]). (Schluß folgt.)

Die Bedeutung des Genossenschaftswesens für das Auslanddeutschtum.

Von Privatdozent Dr. Ernst Grünfeld-Halle a. d. S.

Die größte Gefahr für den deutschen Auswanderer, sei er ein frisch Ausgewanderter oder ein alter Ansiedler, ist die Vereinsamung, und zwar nicht nur in nationaler, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Die beständige Anlehnung an Landsleute, an Gleichstrebende, die in der Lage sind, ihm in seinen wirtschaftlichen Nöten beizustehen und in seinen Erwerbs- und Wirtschaftsinteressen zu unterstützen, ist von größter Bedeutung.

Nun haben wir im Genossenschaftswesen ein Mittel, das allen diesen Ansprüchen zu entsprechen vermag. Der Deutsche im Ausland ist auch ohne sein Zutun ein Vertreter seines Vaterlandes, das er um so besser darstellen kann, wenn er in bezug auf Bildung und soziale Schulung die besten Ergebnisse deutscher Entwicklung in sich aufgenommen hat. Daß Verstandes- und Herzenseigenschaften eine große Rolle spielen, ist den meisten bekannt. Aber daß einige Anfangsgründe im Genossenschaftswesen für alle Deutschen da draußen unentbehrlich sind, ist vielen noch nicht geläufig.

So mögen sie sich im deutschen Vaterlande umsehen: wir haben über 30 000 Genossenschaften mit mehr als vier Millionen Mitgliedern. Wenn man auf jedes Mitglied noch drei Familienangehörige rechnet, was eigentlich zuwenig ist, so darf man sagen, daß weit über 16 Millionen Deutsche im Deutschen Reich mit irgendeiner Genossenschaft verknüpft sind. Und daß es sich dabei um gewaltige Geldkräfte handelt, sei der Tatsache entnommen, daß allein durch die Genossenschaften über sieben Milliarden Kriegsanleihe gezeichnet worden sind. Diese gewaltigen Ziffern beruhen auf der Zusammenfassung vieler kleiner wirtschaftlichen Kräfte in Spar- und Dahrlehnskassen, Volksbanken, Konsumvereinen, landwirtschaftlichen Ein- und Verkaufsgenossenschaften, Erzeugergenossenschaften, Bezugsvereinen und allerhand anderen Genossenschaften, die unendlichen Segen im Lande verbreitet haben. Die Genossenschaften sind wohl keine ausschließlich deutsche Erfindung, namentlich Konsumvereine, Baugenossenschaften und Produktivgenossenschaften sind in England und Frankreich aufgekommen, aber das Genossenschaftswesen hat doch in Deutschland eine besonders leb-

[5]) Nach obigen Ausführungen müßte man aber die Land- und g. I. auch die Kleinstädte dem „Land" zurechnen.

hafte Pflege erfahren und sich vor allem durch die Tätigkeit von Schulze-Delitzsch und Raiffeisen so vielseitig entwickelt, daß man es als einen besonderen Vorzug unserer sozialen Gestaltung ansehen kann, die auch von vielen anderen Ländern nachgeahmt worden ist.

Wo Deutsche in geschlossenen Ansiedlungen leben, in der Schweiz, in Österreich, in Siebenbürgen usw., hat das Genossenschaftswesen gute Dienste geleistet, besonders aber dort, wo es gilt, zerstreute Volksgenossen zu sammeln und ihr wirtschaftliches und nationales Leben zu stärken. So ist es wenige Jahre vor dem Kriege gelungen, das Deutschtum in der österreichischen Provinz Galizien wieder zu beleben und zu organisieren, nicht zuletzt durch Gründung eines Verbandes der deutsch-galizischen landwirtschaftlichen Genossenschaften, die 1912 einen Umsatz von 3,12 Millionen Kronen und über eine halbe Million Kronen an Einlagen aufwiesen; und von den Sachsen in Siebenbürgen wissen wir, daß sie ihren Genossenschaften einen großen Teil ihrer wirtschaftlichen Kräfte verdanken. Noch lehrreicher ist das Beispiel unserer Feinde.

Die Organisation der Polen und Tschechen z. B. ist zu einem großen Teil ein Erfolg des Genossenschaftswesens, das sie übrigens von uns übernommen haben wie viele andere Bestandteile ihrer sozialen Kultur. Über die Genossenschaften der Polen in Preußen sind wir ziemlich gut unterrichtet, insbesondere durch das ausgezeichnete Buch von Prof. Ludwig Bernhard: „Die Polenfrage“ (Das polnische Gemeinwesen im preußischen Staat), Leipzig 1910 (2. Aufl.), das eine Fundgrube von Kenntnissen über die Zusammenhänge zwischen nationalen Kämpfen und wirtschaftlichen Fragen ist. Hier interessiert uns besonders die Darlegung, wie die polnischen Kreditgenossenschaften zu einer politischen Macht geworden sind, die mit verhältnismäßig geringen Mitteln und trotz der Ungunst der preußischen Verwaltung den Kampf gegen die Besiedlungspolitik der deutschen Ansiedlungskommission erfolgreich aufgenommen haben und neben großen nationalen Erfolgen auch wertvolle Verbesserungen in den Verhältnissen der ihnen angeschlossenen Polen (z. B. Bekämpfung des bis dahin allmächtigen Wuchers) herbeigeführt haben. Ich würde wünschen, daß wir uns mit besonderem Eifer dem Studium der Frage widmen, wie es namentlich die Völker, die in diesem Kriege so unverhältnismäßig große, politische Erfolge errungen haben (Polen, Tschechen, Südslawen), angefangen haben, diese Erfolge vorzubereiten, und was wir aus ihrer Methode des nationalen Kampfes für die nationale und wirtschaftliche Sicherung der Deutschen lernen können, die ohne die schützende Hand ihres Vaterlandes gezwungen sind, als Minderheit oder Einwanderer sich unter fremder, oft mißgünstiger Herrschaft zu behaupten.

Die Einzelheiten dieser Kämpfe zu erforschen ist Aufgabe der Wissenschaft. Aber die Verwertung des Ergebnisses dieser Studien, insbesondere die Verwertung genossenschaftlicher Kenntnisse unter den Auslanddeutschen und Auswanderern, scheint mir Aufgabe aller, die sich überhaupt für deren Geschick interessieren. Besonders denke ich dabei an die Angehörigen der Berufe, die als geistige Führer von Gemeinden, namentlich auf dem Lande, in Betracht kommen, also Lehrer, Geistliche, Ärzte. Hat doch die Geschichte des Genossenschaftswesens gezeigt, daß die Führung in erster Linie den gebildeten Ständen obliegt, selbst bei den Konsumvereinen, die, einmal zu großer Ausdehnung gelangt, sich eigene Beamte zur Leitung ihrer Angelegenheiten heranziehen müssen, die damit über die Lebenssphäre des Proletariats hinauswachsen. Jedenfalls aber sind gewisse bescheidene Kenntnisse über das Wesen und die Tätigkeit der Genossenschaften auch mit der Volks- und Mittelschulbildung zu verbreiten, um den Boden vorzubereiten. Ich möchte hier nicht verfehlen, darauf hinzuweisen, daß die Einführung genossenschaftlicher Betriebsformen einen großen Schritt auf dem Wege zur Sozialisierung unseres Wirtschaftslebens bedeutet, ohne durch gewaltsame Eingriffe unsere Entwicklung zu gefährden. Wirkt doch genossenschaftlicher Geist sowohl befördernd wie ausgleichend auf unser Wirtschaftsleben ein, indem er den einzelnen hebt und freier macht, ohne irgend jemand etwas zu nehmen, worauf er aus Gründen der Gleichberechtigung, des Herkommens und der wirtschaftlichen Freiheit Anspruch machen kann.

Daß sich die Genossenschaften in den unruhigen Zeiten des Krieges und des Umsturzes bei uns wie in anderen Ländern ausgezeichnet bewährt haben, ist nur ein Grund mehr, ihre Entwicklung zu fördern.

Jedenfalls ergibt sich aus dem bisher Gesagten die Forderung, daß das Genossenschaftswesen zum Gegenstand des Unterrichtes für alle Auslandinteressenten zu machen ist, und zwar: 1. im Sinne einer allgemeinen Bildung für jedermann, einschließlich der Leute mit einfachster Schulbildung; 2. im Sinne der Vorbereitung zur Mitarbeit an der Führung des Genossenschaftswesens für alle, die in die Lage kommen, ihrer Gemeinde Anwalt und Berater zu sein, also Geistliche, Ärzte, Lehrer an niederen und höheren Schulen; 3. im Sinne eines besonderen Lehrganges für die leitenden Funktionäre der politischen und genossenschaftlichen Verbände der Deutschen im Ausland, die über die Zusammenhänge zwischen nationaler Politik und Wirtschaftsleben an der Hand der Erfahrungen anderer Völker, insbesondere der uns benachbarten, unterrichtet werden sollen.

Für diese letztere Form müßten besondere Einrichtungen geschaffen werden. Für 2. ist teilweise schon gesorgt, indem an Universitäten und anderen Hochschulen Vorträge über Genossenschaften gehalten werden. Diese gilt es nur nutzbar zu machen. Für 3. muß durch Ausdehnung des Wissens von den Genossenschaften und durch Einführung dieses Unterrichtsgegenstandes an den Lehrerbildungsanstalten das Notwendige geschehen, überdies wären Auswanderer in geeigneter Form mit den Grundzügen des Genossenschaftswesens vertraut zu machen, die deutschen Gemeinden im Ausland vom

Deutschen Ausland-Institut und ähnlichen Einrichtungen mit Wanderlehrern zu versorgen. Nicht zuletzt wäre dafür zu sorgen, daß entsprechende Literatur den Weg zu den Auslanddeutschen findet[1]).

Die Lage des Deutschtums in Rußland nach der deutschen Novemberrevolution.

Von Otto Pertz-Bückeburg, Beauftragter der deutschen Arbeiterräte in Rußland.

I.

Dem deutschen Einfluß auf die Gestaltung der Verhältnisse in überseeischen Ländern ist durch den Machtspruch der gegen uns verbündeten Welt ein Ende bereitet. Überall das gleiche Bild wirtschaftlich verlorener Möglichkeiten. Da ist es begreiflich, daß nun endlich unsere Aufmerksamkeit sich dem Nachbarreich im Osten zuwendet, zu spät zwar, um das geschehene Unglück abzuwenden, aber vielleicht nicht zu spät, unsere Beziehungen zum russischen Volk auf der Grundlage ehrlicher Freundschaft zum Werk gemeinsamer Wiederaufrichtungsarbeit auszubauen.

Wer zum Werk schreitet, sieht sich nach Hilfskräften um, die geeignet sind, die Arbeit zu fördern, und da wird es sich wohl der größte Teil unseres Volkes mehr oder weniger beschämt gestehen müssen, sich nie genau unterrichtet zu haben, welche Kräfte ihm in diesem Nachbarlande ungeheurer Möglichkeiten zur Verfügung standen. Und wenn heute endlich weitere Kreise auf zukünftige Möglichkeiten der Betätigung im Osten warten, so bin ich im Zweifel, ob bei ihnen hierin eine bessere Kenntnis herrscht und damit verbunden die Überzeugung, daß wir es unserer Zukunftssicherheit schuldig sind, das Rußland von morgen nicht als wirtschaftliches Ausbeutungsobjekt anzufassen, sondern an ihm mit Hilfe des Deutschtums in seinen weiten Landen eine Kulturarbeit zu leisten. Darüber aber sei man gewiß, das Rußland der Zarenzeit besteht nicht mehr, und es ist ein voreilig gezogener Schluß, voll Unkenntnis und unwürdiger Verachtung der russischen Volkseigenart, ihm einen Rückfall in die alten Verhältnisse vorhersagen zu wollen, ganz abgesehen davon, daß die mögliche Ansicht, es läge darin für unser eigenes Vaterland ein Vorteil, zu einem in seinen Folgen verhängnisvollen Trugschluß werden müßte.

Den Kreisen aber, die, in dieser Erkenntnis vorgeschritten, unserem Deutschtum drüben von jeher ein weitergehendes Interesse entgegenbrachten, und denen, die, wirtschaftlich in Rußland interessiert, den Werdegang des Landes aufmerksam verfolgen, muß das Fehlen aller zuverlässigen Nachrichten seit dem Ausbruch der deutschen Revolution jede Beurteilung unendlich erschweren. Lauten schon die politischen Nachrichten über russische Verhältnisse einander vollständig widersprechend, so fehlt über die Lage des Deutschtums nach der deutschen Revolution — wenn wir absehen wollen von den Nachrichten einzelner zurückgekehrter Privatpersonen — jeder zutreffende Bericht.

Nicht immer war die Stimmung unter den Deutschen in Rußland in Zeiten des Friedens durchaus unserem Vaterlande freundlich gesinnt zu nennen, zumal nicht in den Kreisen der deutschen Kolonisten, die, schon durch Jahrhunderte in Rußland seßhaft, sich wiederum doch in der Wahrung ihrer Eigenart, in dem Festhalten an der Muttersprache und nicht zuletzt in ihrer Arbeit treu zum Deutschtum bekannten. Erst der Ausbruch des Krieges schuf hierin eine Wandlung, als auch in Rußland die große Verfolgung aller Deutschen einsetzte. Da begann der schlummernde Funke lebendig zu werden und in manchem auch wohl das Bewußtsein der Mitschuld an dem Hereinbruch des Unglücks über die beiden Völker durch all die Gleichgültigkeit gegenüber der Anbahnung eines besseren Verständnisses, das nötig war.

Die beiden Revolutionen des Jahres 1917 machten zwar diesem Zustand ein Ende, aber ihre Wendung der Dinge trug die Erschütterung aller bisher bestehenden Verhältnisse auch in das Deutschtum Rußlands. Unbestritten hat sich aber in dieser ganzen Zeit die Wandlung der Gesinnung zur wiedergekehrten Anhänglichkeit an Deutschland vollzogen und ist bestehen geblieben bis zum heutigen Tage in der Erwartung der Zeit, da die Wiederherstellung freundschaftlicher Beziehungen zwischen den beiden Völkern eine bessere Verständigung und — unterstützt von den Wünschen und Hoffnungen weiter Kreise des russischen Volkes — Zusammenarbeit mit der deutschen Heimat ermöglichen wird.

Der Frieden von Brest-Litowsk brachte allen jenen eine Enttäuschung, die von ihm eine Besserung der Beziehungen zwischen Deutschland und Rußland erhofft hatten. Die Hoffnung, daß die dem Friedensschluß folgende eigentliche Wiederaufnahme der diplomatischen Beziehungen und der damit zwischen den beiden Völkern hergestellte Verkehr außerhalb dieser unglücklichen Bestimmungen Gelegenheit geben würde, manche Änderungen herbeizuführen, ward gleichfalls zuschanden. Die Art, mit der von seiten der wiedereingesetzten deutschen Konsulate die Frage des Deutschtums in Rußland aufgefaßt und behandelt wurde, hätte sich genau im entgegengesetzten Sinne bewegen müssen, in dem sie tatsächlich in Erscheinung trat.

Ohne Frage wurde die eigentliche Schutzarbeit in weitestem Umfange aufgenommen und durchgeführt, nicht nur für Reichsdeutsche und Deutschstämmige, sondern auch für die durch die Abtrennung organischer Bestandteile Rußlands uns zugefallenen sogenannten Schutzgenossen. Daß man aber zu solch verkehrten Voraussetzungen eines gegenseitigen Verhältnisses der beiden Völker kommen konnte,

[1]) Für Leser, die sich durch Selbstunterricht zu bilden wünschen, verweise ich auf die zwei Bändchen aus der Sammlung Göschen über „Das deutsche Genossenschaftswesen“ von Deumer (1919), das ausgezeichnete Buch von Wygodzynski: Das Genossenschaftswesen in Deutschland (Leipzig 1911) und das Handbuch des bewährten Genossenschaftsführers Dr. H. Crüger: Einführung in das deutsche Genossenschaftswesen (1917).

wie das in der Propagierung der Rückwanderung des deutschen Kulturelementes aus Rußland und in der dafür einsetzenden amtlichen Agitation zum Ausdruck kam, ist allen besonnenen Köpfen — gelinde ausgedrückt — als vollendete Kurzsichtigkeit erschienen. Dieser Gedanke ausgeführt, hätte denn doch bedeutet, daß man darauf verzichtete, je an dem schwer getroffenen Nachbarvolk eine Kulturarbeit zu leisten, und er war in der Tat der Verzicht auf eine Wiederherstellung der Freundschaft zum russischen Volk, gleichzeitig aber damit seine Preisgabe an den Asiatismus und ein Heranziehen dieser so oft und so düster an die Wand gemalten Gefahr bis unmittelbar an die Grenzen unseres Reiches. Es gab für die Beurteilung der Dinge in Rußland nur zwei Gesichtspunkte: das russische Volk und das Deutschtum, und jeder andere Zustand hätte nach den damals herrschenden politischen Begriffen als nur zeitig begrenzt angesehen werden dürfen. Gewiß, die Verhältnisse lagen schwer in Rußland, um so schwerer für jeden, dessen wirtschaftliche Stellung von der Entwicklung der Dinge betroffen wurde, aber keineswegs ist in den Kreisen der Deutschen der Wunsch nach Ausscheiden aus Rußland sehr lebhaft gewesen oder gar zu solch überwältigendem Drängen geworden, daß ihm aus Menschlichkeitsrücksichten hätte nachgegeben werden müssen.

So fanden sich denn auch in den Kreisen der deutschen Männer, die dieser Behandlung der Frage des Deutschtums und seiner zukünftigen Stellung in Rußland das Werk ihrer eigenen organisatorischen Arbeit entgegenstellten, zur Besonnenheit mahnten und den Gedanken aufnahmen, die Stellung des Deutschtums innerhalb der Sowjet-Republik bis zu einer zu erstrebenden Selbstverwaltung auszubauen auf der Grundlage tatsächlich bestehender Verhältnisse. Ihrer Wirksamkeit und dem späteren Eintreten von Männern, die nach dem Ausscheiden der deutschen Konsulate aus Rußland Einfluß auf die Stellung des Deutschtums erhielten, ist es zu verdanken, wenn der Ausbruch der deutschen Revolution nicht zum fürchterlichsten Elend der deutschen Kolonisten und zur Katastrophe für das Deutschum in Rußland überhaupt wurde.

So standen die Dinge, als der deutsche Zusammenbruch kam und mit ihm naturgemäß zunächst auch vollständige Verwirrung der deutsch-russischen Beziehungen, die ihren häßlichsten Ausdruck in den verwerflichen Plünderungen deutscher Internationalisten in den Gebäuden der deutschen Konsulate in St. Petersburg und Moskau fand, bis der Einfluß der inzwischen gebildeten deutschen Arbeiterräte diesem Treiben in Verbindung mit dem von den russischen Behörden gestellten Schutz ein Ende machte.

Die nach der Abreise der Konsulate am 18. November neugewählten und von den russischen Regierungsbehörden anerkannten deutschen Arbeiterräte in St. Petersburg und Moskau nahmen mit dem verbliebenen Personal der ehemaligen Konsulate sowohl die deutsche Schutzarbeit als auch die Kriegsgefangenenfürsorge am 22. November wieder auf, mit Ausschluß der sogenannten Schutzbefohlenen aus den besetzten Gebieten, für die einzutreten nach Fortfall des Brester Vertrages keine Möglichkeit mehr bestand.

Das Eintreten für die Frage der Stellung des Deutschtums in Rußland sowie die öffentliche Aufforderung an alle Deutschen, sich in Fragen des Rechtes und Schutzes an die Arbeiterräte zu wenden, brachte bald Ordnung in die anfangs vollständig verworrenen Zustände und ließ die zunächst bestehenden Befürchtungen über die Folgen vollständiger Schutzlosigkeit allmählich einer zuversichtlicheren Stimmung Platz machen, die Vertrauen faßte in die Zukunft und in St. Petersburg in einer Zusammenkunft der Deutschen am Silvesterabend deutschen Stils durch den allseitigen Willen zum Ausdruck kam, auszuhalten und alle Tätigkeit einzustellen auf den Zeitpunkt der zwischen den beiden Völkern wieder eintretenden besseren Beziehungen.

Als Beweis der auch heute noch bestehenden Sonderstellung des Deutschtums in Rußland will ich nur darauf hinweisen, daß im Gebiet der russischen Sowjet-Republik als einzige fremdsprachlichen Zeitungen die „Petersburger Deutschen Nachrichten“ als Unterhaltungs- und Nachrichtenblatt, und in Saratow die „Nachrichten der deutschen Wolgakommune“ als offizieller Anzeiger erscheinen.

Der für das Bestehen dieser Sonderstellung vorauszusetzende Einfluß besteht nicht nur in ausgedehnten Siedlungen deutscher Kolonisten, sondern ist in gleichem Maße begründet durch die Tätigkeit weiter deutscher Kreise in Handel und Gewerbe, und gerade der Gewerbetreibenden möchte ich mit besonderer Dankbarkeit gedenken für ihr in Petersburg und im ganzen weiten Rußland bewiesenes unerschüttertes Festhalten am Gedanken deutsch-russischer Freundschaft. Sie zusammenzufassen zu einer Interessen- und Arbeitsgemeinschaft von derselben Bedeutung wie die der Kolonisten, ist eine Aufgabe, die sicher Männer finden wird, wie auch die Lösung der Frage deutsch-russischer Freundschaft, die an Stelle der heutigen unglücklichen Beziehungen wieder unser gegenseitiges Verhältnis beherrschen muß.

II.

Die Nachricht von der deutschen Revolution rief in den weitesten Kreisen der Deutschen eine ungeheure Bestürzung hervor, deren Ursache zwar nicht im Zusammenbruch der bisher in Deutschland bestehenden Regierungsgewalt an sich lag, die aber doch der Ausdruck getäuschter Hoffnungen war, Hoffnungen, die gehegt wurden trotz Brest-Litowsk, trotz der Erkenntnis in deutsch-russischen Kreisen, daß die Forderung einer unbedingten Freundschaft beider Völker im alten Deutschland keineswegs erkannt war, ja direkt und bewußt bekämpft wurde.

Ich weiß nicht, wieweit die deutsche Vertretung Wert darauf gelegt hat, zuverlässige Berichte über die Stimmung des Deutschtums ihrer Regierung zu übermitteln. Ich kann mir zwar denken und habe darüber auch einige Aufklärung erhalten, mit welchen Instruktionen diese Vertretung an ihre Arbeit ging, aber ich weiß nicht, wieweit diese Herren selbst durchdrungen waren

von der Überzeugung von der Vortrefflichkeit der Lösung, die die Ostfrage durch das Auseinanderreißen Rußlands gefunden zu haben schien. Ich weiß nur, daß die Auffassung fast aller Deutschen einig dahin ging: Es muß eine Politik sein, die ganz eigenartige Ziele verfolgt, wenn sie Hand in Hand geht mit den Bestrebungen der Feinde ihres eigenen Volkes, den Verfall Großrußlands mit allen zu Gebote stehenden Machtmitteln herbeizuführen.

Man sage nicht, diese Handlungen seien notwendig gewesen deshalb, weil der Träger des großrussischen Gedankens der Bolschewismus war. In Rußland hatte man erwartet, es müsse unserer Kulturüberlegenheit möglich sein, Einfluß auf die inneren Verhältnisse des Landes zu gewinnen und bis zu einem Grade möglicher Verständigung zu wandeln.

Auch von der neuen deutschen Regierung sind alle Hoffnungen auf eine Verständigung mit Rußland bisher enttäuscht worden. Wir werden bald sehen, ob es klug war, in der Erwägung der Notwendigkeiten den Schluß zu ziehen, Rußland gegenüber jede Verhandlung ablehnen zu müssen.

Nach der Abreise der Konsulate erschien die Stellung des Deutschtums ohne jeden Schutz und Rückhalt, und wenn die Lage der deutschen Kolonisten, die in den Gebieten an der Wolga und im nördlichen Rußland anfingen, sich in das Wirtschaftsleben der Sowjet-Republik einzufügen, durch ihre Siedlung und die immer weiter fortschreitende Organisation der Selbstverwaltung vor Erschütterungen bewahrt blieb, so war dagegen das übrige Deutschtum den Befürchtungen für eine ungewisse nächste Zukunft um so mehr ausgesetzt, was ganz besonders den Reichsdeutschen zu schwerer Sorge Anlaß gab, in der die Furcht vor einer Internierung nach zaristischem Muster besonders stark zum Ausdruck kam. Diese Befürchtung hat sich zwar in der Zukunft als unbegründet erwiesen, aber nicht nur, daß man vor dem Auftreten der deutschen Arbeiterräte annehmen mußte, tatsächlich ohne jeden Schutz zu sein, es wurde auch erkannt, wie sehr das Fehlen einer zu einer Interessengemeinschaft zusammengefaßten Verbindung des deutschen Elementes sich fühlbar machte. Es ist unerhört, daß die frühere deutsche Vertretung den Gedanken einer solchen Verbindung nicht einmal in Erwägung zog, den aufzunehmen in Anbetracht der Zustände geradezu Gebot war. Welche Möglichkeiten zur Verwirklichung dieses Planes der Vertretung gegeben waren, in den deutschen Vereinigungen geselliger Art, in den organisatorischen Kräften, die fast unbeschränkt zur Verfügung standen, erwähne ich nur, um zu zeigen, wie groß der Einfluß des Deutschtums in Rußland war und auch heute noch ist, und wie sehr gerade uns Deutschen die Aussicht nahe steht, dem russischen Volk und uns selbst zur Wohltat dort tätig zu sein; denn in welchem Umfange auch fremdes Kapital bei einer Umwandlung der bestehenden Verhältnisse in Rußland Eingang finden mag, die Bedeutung der Arbeit vor dem Kapital ist doch Tatsache.

Es lag nun nahe, anzunehmen, die Wahrnehmung des deutschen Interessenschutzes würde nach Fortzug der deutschen Konsulate wieder in die Hände der schwedischen Vertretung übergehen, die während des Krieges hiermit beauftragt war. Schon vor der Bildung der deutschen Arbeiterräte habe ich in einer Besprechung mit Reichsdeutschen und deutschen Kolonisten darauf aufmerksam gemacht, daß es nicht geraten sei, bei einer eventuellen Abberufung der deutschen Vertretung aus Rußland den Schutz der deutschen Interessen unter so veränderten Umständen wieder einer fremden Macht zu übertragen. Ich habe daher den schwedischen Schutz abgelehnt, obwohl ich den am Tage der Abreise unserer Konsulate eintretenden schroffen Bruch mit den Schweden bedauern mußte, doch trat nachher wieder ein besseres Verhältnis ein. Außerdem war bekannt, daß die Abreise der deutschen Konsulate und unserer Vertretung den Fortgang sämtlicher ausländischer Vertretungen nach sich ziehen würde, so daß es auch von diesem Gesichtspunkt aus mehr als zwecklos erschien, einen schwedischen Schutz zuzulassen, ganz abgesehen davon, daß dieser Schutz durch die deutschen Arbeiterräte nach Lage der Verhältnisse in Rußland weit wirksamer in Erscheinung treten mußte und sich noch zu weit größeren Erfolgen hätte auswirken können, wenn eben ... doch das kann an dieser Stelle nicht erörtert werden.

Wir haben getan, was wir tun konnten, und wir werden sehen, ob es klug war seitens der deutschen Republik, sich der von uns angebotenen Dienste nicht zu bedienen.

Das Deutschtum und die weltwirtschaftliche Bedeutung Ägyptens.

Von Max Grühl-Kirchheim-Teck.

Es ist schwer, in Form eines kurzen Aufsatzes über die weltwirtschaftliche Bedeutung eines Landes abzuhandeln, das von jeher zu den interessantesten Ländern der Erde gehörte. Der Leser möge daher verzeihen, wenn ich mich in nachfolgender Abhandlung aphoristischer Kürze befleißige.

Wie schon im Altertum, so ergibt sich noch heute die weltpolitische Bedeutung Ägyptens aus seiner Lage. Gelegen im Schneidepunkt zweier Weltstraßen — der asiatisch-afrikanischen und der europäisch-indisch-australischen, war es früher Brücke für den transkontinentalen Handel von Asien nach Afrika, ist es heute Torwart am anglo-indischen Weltkanal. In der Hand überragender Geister wurde es zum Schlüssel für den asiatischen Orient und für das Innere Afrikas. Die Namen Thutmosis III., Amenophis III. und Ramses II. sind diesbezüglich mit ehernen Lettern in das Buch seiner Geschichte eingetragen, und es soll hier gleich vorweg darauf hingewiesen werden, daß es gerade besonders deutsche Gelehrte waren, die mit ihren Forschungen Licht in jene fernen Zeiten ägyptischer Vergangenheit gebracht haben. In den Gegenwartstagen ist Ägypten für England Angelpunkt seiner Weltpolitik. Der Besitz des Landes garantiert den Engländern nicht nur den verkürzten Weg nach ihrer Schatzkammer Indien (der Weg London—Bombay beträgt um das Kap 11188 Seemeilen, durch den Kanal 6307, also etwa 43,5 Prozent), sondern sichert ihnen auch den

Besitz des Sudans und damit des zentralen Afrikas. Der englische Ring um den Indischen Ozean wird erst vollständig durch Ägypten.

Trotz dieser Aktivität auf dem Gebiet des Weltgeschehens befindet sich das Nilland selbst wieder in ziemlich gesicherter Position infolge seiner geographischen Isolation: ein langes schmales Fruchtland, zu beiden Seiten des schöpferischen und erhaltenden Nilstromes, welches die Selbsternährung garantiert, abgeschlossen im Osten und Westen von todbringenden Wüsten, im Norden und weiteren Osten von verkehrsfeindlichen Küsten — jene sandig und flach, diese gerandet von steilabfallenden Gebirgsketten — und im Süden durch die schiffahrthemmenden Katarakte des Nilstromes.

Wenn trotz dieser isolierten Lage Ägypten immer wieder Ziel feindlicher Angriffe wurde, so erklärt sich dies zum größten Teil aus der Fruchtbarkeit des Tales inmitten jener Wüsten, wenn auch hier und da wohl politische Motive den Feind an die Tore des Landes pochen ließen — ich denke dabei auch besonders an den türkisch-deutschen Angriff im Weltkrieg. Mit Sehnsucht und Neid sahen die in schwerem Existenzkampf mit der Unnatur der Wüste ringenden Wüstensöhne auf die wogenden Fruchtfelder am Nil, dessen Wasser ihnen im Durstland als Lebensstrom erscheinen mußte. Und so kam es denn, daß immer und immer wieder Völkerschaften entweder im Sturm anrannten gegen das Bollwerk Ägypten oder es in allmählicher Infiltration durchdrangen, und zwar hauptsächlich aus wirtschaftlichen Gründen.

Die weltwirtschaftliche Bedeutung Ägyptens liegt begründet in seiner Fruchtbarkeit, die ihrerseits wieder ihre Ursache hat in den Gezeiten des Nils. Infolge heftiger Zenitalregen, die in der Zeit vom Juni bis September auf dem Hochlande von Habesch in Abessinien niedergehen, schwellen die Nebenflüsse des Stromes, der Blaue Nil und der Atbara, in kurzer Zeit sehr stark an und reißen im schnellen wuchtigen Lauf eine gewaltige Menge von Gesteintrümmern mit sich, die sich allmählich aufhäufen zu jenem fruchtbaren Schlamm, der in Ägypten das Fruchttal und das Delta in vieltausendjähriger Arbeit gebildet hat.

So kam es, daß Ägypten im Altertum die Kornkammer der weniger günstig gelegenen und mehr den Zufälligkeiten des Klimas ausgesetzten Länder der Nachbarschaft wurde, eine Tatsache, die in äußerst sinniger Weise ja auch ausgedrückt ist in den biblischen Berichten über die Reisen der Brüder des Joseph, der Söhne Jakobs.

Auch in den Gegenwartstagen liegt die weltwirtschaftliche Bedeutung des Landes hauptsächlich begründet in seiner landwirtschaftlichen Produktion — die Montanschätze des Landes zählen kaum —, deren Faktoren nach wie vor die festen Niederschläge des Stromes und seine Überflutungen sind. Sie in rationeller Weise nutzbar und unabhängig zu machen von den Launen des Himmels, ist noch heute, wie schon seit Jahrtausenden, das Problem der ägyptischen Landwirtschaft. Die Engländer haben es zu lösen versucht durch die Anlage von Staudämmen — von denen derjenige bei Assuan mit 47 Meter Höhe und 1960 Meter Länge der bedeutendste ist — und Kanälen. Durch sie wurde es erreicht, daß sich die Fläche des anbaufähigen Areals in den letzten Jahren bedeutend steigerte. Sie betrug in 1000 Feddan (1 Feddan = 4200 qm):

	Unterägypten	Oberägypten	total
1881 . . .	2610	2104	4714
1890 . . .	2762	2197	4959
1900 . . .	3218	2266	5484
1905 . . .	3305	2286	5591
1911 . . .	3403	3553	5956

Während aber in früheren Epochen Ägypten hauptsächlich Exportland war für Getreide, hat es heute den Anbau von Zerealien beinahe ganz aufgegeben zum Nutzen des Anbaues von Baumwolle, die die eigentliche Grundlage der heutigen Prosperität des Landes bildet. Nur für den eigenen Bedarf — und diesen nicht einmal in allen Fällen voll deckend — baut der ägyptische Fellache an Körnerfrüchten: Mais, Weizen, Gerste, Hirse und Reis, an Hülsenfrüchten: Bohnen, Kichererbsen und Linsen, an Futtermitteln: Klee, Lupinen, Grünmais, Heu und Hühnerhirse, dazu dann noch Zuckerrohr, Sesam, Erdnüsse, Zwiebeln — die noch für den Export in Frage kommen —, Tomaten, Artischocken und verschiedene Gemüse. Die Verteilung der Hauptfrüchte auf den Gesamtanbau stellte sich im Jahre 1912 wie folgt:

Baumwolle	22,42	Prozent
Mais	23,86	„
Futterpflanzen	21,58	„
Weizen	16,70	„
Gerste	4,74	„
Reis	2,94	„
Saubohnen	6,74	„
Zuckerrohr	0,65	„
Obst und Gemüse	0,37	„
	100,00	Prozent

Die Ausfuhr von Bohnen betrug im Jahre 1907 nur noch den 51. Teil derjenigen von 1890, die von Weizen den 11., von Mais den 10. Teil derselben. Dagegen nahm der Anbau und die Ausfuhr der Baumwolle seit der Mitte der achtziger Jahre, seitdem überhaupt erst diesbezügliche Zahlen vorliegen, ständig zu. Der Anbau betrug in Feddan:

1895/96	977 735	1909/10	1 559 271
1899/1900 . . .	1 153 306	1911/12	1 711 241
1904/05	1 436 708	1912/13	1 721 815

Die Ausfuhr, die im Jahre 1860 etwa 28 Prozent des Gesamthandels ausmachte, betrug im Jahre 1910 etwa 83 Prozent desselben. Nach den Bestimmungsländern geordnet betrug die Ausfuhr in Ballen zu je 7,60 Kantar (1 Kantar = 44,9 kg) nach:

	1909/10	1910/11
England	285 016	443 240
Nordamerika	66 542	125 575
Frankreich	69 815	85 524
Deutschland	64 937	85 249
Rußland	48 769	70 133
Österreich	43 161	49 365
Schweiz	26 274	33 522
Italien	27 437	35 600
Spanien	13 375	21 126
Indien	14 411	19 392
Belgien	5 722	7 782
Türkei	3 954	3 048
Schweden	361	535
	669 774	980 091

England fördert nun in jeder Weise den Anbau dieses volkswirtschaftlich so notwendigen Rohstoffes, weil es durch dessen Vermehrung Einfluß bekommt auf die Preisgestaltung desselben und in der Lage ist, den amerikanischen Export auf dem europäischen Markt allmählich zu verdrängen oder doch wesentlich einzuschränken; sind doch heute sogar schon die Vereinigten Staaten an die zweite Stelle als Einfuhrland des ägyptischen Exportes getreten. Als Produktionsland für Baumwolle steht Ägypten heute bereits an zweiter Stelle und wird nur noch von Amerika überflügelt, welches etwa viermal soviel erzeugt. Allerdings wird auch im günstigsten Falle in bezug auf die Menge seiner Baumwollerzeugung das Nilland niemals mit den Vereinigten Staaten in Konkurrenz treten können, wohl aber in bezug auf die Güte derselben. Hierin steht es heute schon ganz zweifellos an erster Stelle; für feinere Gewebe ist ägyptische Baumwolle ohne nennenswerten Wettbewerb.

Die etwas einseitige Festlegung der ägyptischen Landwirtschaft auf Baumwollbau birgt nun ohne Zweifel auch große Gefahren in sich. Ganz abgesehen davon, daß das Land dadurch immer mehr wirtschaftlich abhängig wird von getreideerzeugenden Ländern — ein Umstand, der England aus politischen Gründen ja nur wünschenswert sein kann —, ist das Wachstum der Gespinstpflanze doch vielen Zufälligkeiten ausgesetzt, so daß vernichtende Katastrophen eintreten können. In weiser Voraussicht dieser Möglichkeit hat man nun zwar Vorsorge getroffen — z. B. Verbot der Einfuhr amerikanischer Saat, um einer Einschleppung des Baumwollrüsselkäfers vorzubeugen —, aber damit ist nicht gesagt, daß nicht doch ein tiefer Sturz eintreten kann. Die im Osten Afrikas auftretende Welkkrankheit der Blätter ist in gefährlicher Nachbarschaft Ägyptens!

Deutschland hatte an der Bewirtschaftung der Baumwolle in Ägypten vor dem Kriege schon hervorragenden Anteil, zwar weniger in der Produktion, wohl aber in der Aufarbeitung des Rohstoffes und dem Verkauf desselben. Die von den Beyerlischen Erben bewirtschaftete Farm von Kafr Danouhia bei Zagazig im Delta galt mit ihren 1200 Feddan, ihrer nebenbei auf Erzielung eines schönen Landschaftsbildes gepflegten Anbauform und ihren gefälligen Bauten als eine Musterfarm im ganzen Lande. Auch die größte neuere Entkernungsanlage in Privatbesitz war eine deutsche. Es ist die von der Alexandriafirma R. & O. Lindemann in Kafr es Zayat 1909 vollständig modernisierte und mit 142 Ginnmaschinen ausgerüstete Aufbereitungsanstalt. Zu den im Lande vorhandenen Baumwollpressen stellte die Deutsche Baumwollpressen-A.-G. zwei Pressen, die von den Firmen R. & O. Lindemann, Fritz Andres & Co. und H. Bindernagel und ebenfalls von der Deutschen Orientbank für die von ihr beliehene Baumwolle benutzt wurden. — An der Ausfuhr der 1911/12 965 184 Ballen betragenden Exportbaumwolle hatten deutsche Firmen folgenden Anteil:

R. & O. Lindemann	108 564
Andres & Co.	45 995
Bindernagel	26 399
Seeger Brothers & Co.	7 486
	188 442

Unter den an der Ausfuhr beteiligten 27 Firmen befanden sich 7 deutsche oder unter deutschem Einfluß stehende, deren Gesamtanteil 1911/12 etwa 30 Prozent betrug. An der Verarbeitung der Rohbaumwolle im Lande selbst beteiligten sich einige deutsche Firmen besonders dadurch, daß sie im Jahre 1912 die in Schwierigkeiten geratene englische Firma „Anglo-Egyptian Spinning and Weaving Company“ sanierten und unter tüchtige deutsche kaufmännische und fachmännische Leitung brachten. Dieses Unternehmen, welches dann die Firma „Filature Nationale d'Egypte“ trug, prosperierte bereits im ersten Jahre glänzend.

Neben der Baumwollausfuhr nimmt im ägyptischen Export naturgemäß diejenige von Baumwollsaat eine hervorragende Stellung ein. Die Gesamtausfuhr bezifferte sich im Jahre 1910 auf 3235000 dz im Werte von 2159000 Pfund Sterling und betrug etwa 9 Prozent der ägyptischen Gesamtausfuhr. Die Bezugsländer dieses Artikels waren besonders:

England	mit	2 135 000 dz
Deutschland	„	936 000 „
Frankreich	„	150 000 „

Unser Vaterland stand also als Einfuhrland bereits an zweiter Stelle, und auch unter den Hauptverschiffern hatte es einen hervorragenden Platz; wurden doch von den 482000 Tonnen Ausfuhrsaat 176 260 Tonnen von deutschen Firmen verschifft.

Die Gesamtzahl der im Lande vor dem Kriege ansässig gewesenen Deutschen bezifferte sich auf etwa 1900, die sich als Kaufleute, Landwirte, Ärzte, Lehrer, Wirtsleute und Handwerker einen guten Namen gemacht hatten, so daß zu hoffen steht, daß auch in nicht zu ferner Zeit viele unserer Landsleute wieder gern ins Land zurückgerufen werden. An kulturfördernder Arbeit dürfte es auch in Ägypten weiterhin nicht fehlen.

Es ist immer mißlich, Zukunftsmusik zu blasen, und besonders in der Situation, in der wir uns jetzt befinden. Über unsere Aussichten im Nilland möchte ich mich darum füglich noch nicht äußern; es wäre auch nur Zukunftsmusik ohne realen Hinterhalt. Was die Zukunft Ägyptens anbelangt, so wird der Schwerpunkt seiner weltwirtschaftlichen Bedeutung wohl immerdar im Ackerbau liegen. Die ägyptische Industrie — von einer solchen kann ja, wenn man von der Zigarettenbranche absieht, kaum gesprochen werden — wird wohl niemals einen leuchtenden Gipfel erreichen; dazu fehlen zu sehr die notwendigen natürlichen Vorbedingungen. Einige Aussicht dürften die Petroleumfelder bieten, die in neuerer Zeit um Vorkommnisse bei Gurgada (15000 Tonnen Rohöl im Monat) vermehrt wurden. Nächst Baumwolle dürfte die Ausfuhr von Häuten und Fellen aus Ägypten einige Aussicht auf Erfolg haben. Während der Kriegszeit hat sich der Export dieser Artikel ständig gehoben. Er stellte sich im Jahre 1912 auf etwa 300000 Pfund Sterling an Wert und 1917 auf rund 1 Million Pfund, wobei allerdings die Preissteigerung zu berücksichtigen ist. Als Weltfaktor kommt aber wohl die Fellproduktion Ägyptens kaum in Frage. Der fruchtbare Boden

ist zu kostbar für eine starke Vermehrung der Viehzucht, und die Öden kommen hierfür nicht in Betracht.

Immerdar wird Ägypten also ein Ackerbauland bleiben, allseitig gesichert durch öde Wüsten vor neidischen Nachbarn. Aber es bedarf zum Gedeihen seiner Landwirtschaft einer straffen Regierung. Nur dann, wenn eine zielbewußte Zentralstelle, in der alle Fäden der Bewässerungswirtschaft zusammenlaufen, am Regimente ist, wird sie ein Segen werden. Wenn aber ein Bureaukrat oder Nichtfachmann seinen Sitz hat am Fuß des Mokattams, dann werden „die unbändigen Nilgeister weit und breit die Flur verheeren, Sumpflachen erzeugend, fieberschwangere, die Räuber der Steppe hereinpeitschend, Zeiten des allerdüstersten Islam."

„Das Volk, dieses seit Jahrtausenden künstlich verdummte, ist nicht reif zum Selbstregieren, wird es in Jahrtausenden kaum. Nicht allein die Eisenfaust des Mekkaners knebelt es nieder, nicht allein die neunundneunzig Eigenschaften Allahs; nein, auch der alte Hexenzauber der Todesstarre der Horizonttafel wuchtet den Geist zu Boden, rennt den rasierten Schädel — wenn er überhaupt mal aufzuckt — immer und immer wieder an die fahlgraugelben Felsen."

England hält heute seine Hand fest auf Ägypten, sowohl wirtschaftlich als auch politisch; für immer, wer kann es sagen? Nur skeptisch aufzunehmen ist Lord Cromers, des einstigen englischen Präsidenten, Wort: „Nur so lange wollen wir in Ägypten bleiben und das Volk erziehen, bis es weit genug ist zu eigener Arbeit." Ob dieser Zeitpunkt je kommt, wer kann es sagen? Dunkelheit liegt in dieser Beziehung noch über dem Lande der Pharaonen. Doch da beginnt ein neues Lied . . .!

Maßnahmen des schweizerischen Bundesrats gegen die wirtschaftliche Überfremdung.

Von Rechtsanwalt Dr. H. Meyer-Wild-Zürich.

Die Bestimmungen des schweizerischen Gesellschaftsrechts (Obligationenrecht Art. 530—715) lassen die Gründung von Aktiengesellschaften zu, ohne daß die Handelsregisterbehörde oder gar die Öffentlichkeit etwas über die tatsächlich beteiligten Personen zu erfahren braucht. Das ausländische Kapital hat sich denn auch diesen Umstand in reichem Maße zunutze gemacht, um unter schweizerischer Firma die lästigen Verbote und Einschränkungen des Handels- und Wirtschaftskriegs zu umgehen. Die bisher vom Bundesrat gegen diese wirtschaftliche Überfremdung der Schweiz erlassenen Verordnungen vom 21. November 1916 und 16. Dezember 1918 betreffend die Ergänzung der Verordnung vom 6. Mai 1890 über das Handelsregister verhinderten zwar die Aufnahme nationaler („schweizerisch") und territorialer (z. B. „zürcherisch") Bezeichnungen in eine Firma ohne ausdrückliche Genehmigung des schweizerischen Handelsregisterbureaus, wodurch einem offensichtlichen Mißbrauch des Schweizernamens vorgebeugt werden konnte. Sie ermöglichten auch einen Einblick in die Zusammensetzung und Nationalität der Verwaltungsräte der Aktiengesellschaften und Aufsichtsräte der Kommanditaktiengesellschaften durch Einführung eines der Öffentlichkeit zugänglichen und jährlich auf den 1. Juli nachzuführenden Registers, aber sie konnten eine weitere starke Vermehrung der Aktiengesellschaften und auch Genossenschaften mit schweizerischem Anstrich, aber ausländischem Kapital und ausländischer Leitung nicht verhindern. Der Bundesrat hat deshalb mit seinem Beschluß vom 8. Juli betreffend die Abänderung und Ergänzung des schweizerischen Obligationenrechts vom 30. März 1911 in bezug auf die Aktiengesellschafteu, Kommanditaktiengesellschaften und Genossenschaften eine Reihe von Bestimmungen erlassen, welche eine erhöhte Publizität der Verhältnisse dieser Gesellschaftsformen und damit den Schutz der Aktionäre und Genossenschafter, sowie der Gesellschaftsgläubiger bezwecken, vor allem aber eine Verstärkung des nationalen Einflusses auf die Leitung derselben; sie sollen im folgenden zusammengefaßt wiedergegeben werdeu.

1. Gründung von Aktiengesellschaften. Ein von den Gründern unterzeichneter Prospekt, über den bis jetzt überhaupt keine gesetzlichen Bestimmungen vorhanden gewesen sind, ist nicht nur bei öffentlicher Aufforderung zur Aktieuzeichnung zu erlassen, sondern in allen Fällen als Beleg der Handelsregisterbehörde bei der Anmeldung zur Eintragung, durch welche die Gesellschaft überhaupt erst Persönlichkeit erwirbt (Obligationenrecht Art. 623) abzugeben, von derselben aufzubewahren und Interessenten vorzulegen. Die Vorschrift der Unterzeichnung sichert der Gesellschaft, den Aktionären und Gläubigern, bei unrichtigen Angaben den im Obligationenrecht Art. 673 ff. vorgesehenen Schadensersatzanspruch. Der Prospekt hat außer den üblichen Angaben über Ort, Zeit und Bedingungen der Zeichnung und Einzahlung den gesetzlich notwendigen Inhalt der Statuten (Obligationenrecht Art. 616, 619) zu enthalten, zu dem auch die Angabe allfälliger Sacheinlagen (Apports) und deren Überuahmepreis, gegebenenfalls die Zahl der an Zahlungsstatt gegebenen Aktien sowie von Gründervorteilen gehört; ferner die Grundlagen, nach denen der voraussichtliche Erfolg des Unternehmens beurteilt wird. Die Aktienzeichnungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit einer schriftlichen, auf den Prospekt und den Statutenentwurf, der ebenfalls von den Gründern zu unterzeichnen ist, bezugnehmenden Erklärung (Beschluß Art. II, III, VII). Wesentliche Änderungen an dem Statutenentwurf dürfen von der konstituierenden Generalversammlung nur mit Zustimmung von sämtlichen, an der Generalversammlung vertretenen Zeichnern vorgenommen werden. An derselben hat stets eine Urkundsperson (Notar) zur Aufnahme der öffentlichen Urkunde über die Versammlungsbeschlüsse persönlich teilzunehmen (Art. V), während bisher die Beglaubigung der Unterschriften sämtlicher Teilnehmer nach der Versammlung genügt hatte. Die gleiche strengere Bestimmung gilt auch für Statutenänderungen und Auflösungsbeschluß.

2. Kapitalerhöhung und Bilanzveröffentlichung von Aktiengesellschaften. Wenn bei einer Kapitalerhöhung das Zeichnungsrecht nicht auf die alten Aktionäre beschränkt wird, sondern eine öffentliche Ausbietung stattfindet, so hat dies auf Grund eines von der Verwaltung unterzeichneten Prospekts zu erfolgen, dessen Inhalt so umschrieben ist, daß eine Beurteilung der Organisation, des Geschäftsgangs und der finanziellen Lage der Gesellschaft möglich ist (Art. VIII). Bei einem Grundkapital von mindestens einer Million Franken oder wenn Inhaberobligationen ausgegeben worden sind, ist die Jahresbilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung in der von den Aktionären genehmigten Fassung spätestens sechs Monate nach dem Bilanztage im schweizerischen Handelsblatt zu veröffentlichen, was bisher überhaupt nicht vorgesehen war (Art. IX). Alle diese Bestimmungen gelten entsprechend für die Kommanditaktiengesellschaften gemäß Obligationenrecht Art. 676.

3. Aktien und Genossenschaftsanteile. Bei Neugründungen von Aktien- und Kommanditaktiengesellschaften mit weniger als einer halben Million Grundkapital sind nur noch Namensaktien zulässig (Art. I). Die Inhaber derselben sind allerdings gemäß Obligationenrecht Art. 637 in ein Aktienbuch einzutragen, welches aber mangels diesbezüglicher statutarischer Bestimmung ohne besondere Erlaubnis des Verwaltungsrats nicht einmal den Aktionären zugänglich ist, so daß damit kaum Anschluß über die Nationalität der Aktionäre für die Öffentlichkeit erhalten werden kann. Um die Genossenschaften als Personenvereinigungen von den Aktiengesellschaften als Kapitalgesellschaften wieder schärfer abzugrenzen, dürfen keine Genossenschaftsanteile mehr auf den Inhaber ausgegeben werden und sind Neugründungen mit einem zum voraus festgesetzten Grundkapital unzulässig (Art. XII). Damit soll auch verhindert werden, daß infolge der schärferen Bestimmungen über die Aktiengesellschaften in der Praxis nun einfach die Form der Genossenschaft mit Inhaberanteilscheinen und bestimmtem Grundkapital an die Stelle der Aktiengesellschaften tritt.

4. Nationalität der Organe der Aktiengesellschaften, Kommanditaktiengesellschaften und Genossenschaften. Da bisher über die Nationalität der Gesellschaftsorgane keinerlei Vorschriften bestanden haben — abgesehen von der Angabe der Nationalität in das oben erwähnte Register —, so handelt es sich hier um einschneidende, prinzipielle Neuerungen. Besteht die Verwaltung einer Aktiengesellschaft oder der Vorstand einer Genossenschaft aus einem Mitglied, so muß dieses ein in der Schweiz wohnender Schweizerbürger sein; bei einer Mehrheit von Mitgliedern muß die Mehrheit derselben aus in der Schweiz wohnenden Schweizerbürgern bestehen. Von den in der Verwaltung einer Aktiengesellschaft vorhandenen Schweizerbürgern muß mindestens einer Vollmacht zur Vertretung der Gesellschaft haben. Der Aufsichtsrat einer Kommanditaktiengesellschaft und der Aufsichtsrat oder Verwaltungsrat einer Genossenschaft muß mindestens drei Mitglieder haben und die Mehrheit derselben müssen in der Schweiz wohnende Schweizerbürger sein. Die Nationalität der erwähnten Organe, des Vorstandes der Kommanditaktiengesellschaften und der Vertreter (Direktoren, Geschäftsführer) einer Aktiengesellschaft sowie der Prokuristen der in Frage kommenden Gesellschaften ist ins Handelsregister einzutragen und im Handelsblatt zu veröffentlichen (Art. VI, X, XI und Revidierte Verordnung II von 1918 Art. 2). Änderungen des Vorstands einer Kommanditaktiengesellschaft haben auf dem Wege der Statutenänderung (öffentliche Beurkundung) zu erfolgen (Art. X).

5. Folgen der Zuwiderhandlung. Strafrechtliche Folgen sind nicht vorgesehen; dagegen hat jeder Gläubiger, Aktionär und Genossenschafter das Recht, die Beobachtung der Vorschriften innerhalb gerichtlich festgesetzter Frist und im Falle der Weigerung die Auflösung der Gesellschaft gerichtlich zu verlangen (Art. XIII). Die Nichterfüllung der verschiedenen Eintragungspflichten hat überdies Ordnungsbuße zur Folge gemäß Art. 26 der Verordnung über das Handelsregister von 1890.

Ausführungsbestimmungen. Der Beschluß tritt am 15. Juli in Kraft. Es ist jedoch zu beachten, daß es sich um eine sog. Verordnung des Bundesrats handelt, welche gemäß Bundesbeschluß vom 3. April 1919 der Bundesversammlung in der nächsten Session vorgelegt werden muß zur Entscheidung darüber, ob er weiter in Kraft bleiben soll. Diese Unsicherheit über das Fortbestehen des Beschlusses ist wohl auch ein Grund, weshalb den Bestimmungen eigentlich keine rückwirkende Kraft erteilt worden ist. Sie kommen also nur auf Gründungen, Aktienemissionen, Statutenänderungen usw. zur Anwendung, die nach dem 15. Juli erfolgen. Dagegen ist allerdings bestimmt, daß bei Anlaß der nächsten Neuwahl, aber spätestens bis am 15. Juli 1922 die sämtlichen Mitglieder des Verwaltungsrats der Aktiengesellschaften und des Aufsichtsrats der Kommanditaktiengesellschaft mit Angabe der Nationalität ins Handelsregister einzutragen sind. Bei der nächsten Gesamterneuerung, spätestens aber bis ebenfalls am 15. Juli 1922 haben sämtliche in Frage kommenden Gesellschaften überhaupt die vollständige Übereinstimmung der Zusammensetzung ihrer Organe mit den Bestimmungen des Beschlusses herbeizuführen.

Das indische Bank- und Geldwesen.

Von G. Buetz-Dessau.

Die Zeiten, welche wir heut durchleben, sind eine bittere Lehre. Eine überspannte Kraftentfaltung schuf sich ihre willige Gefolgschaft durch das Mittel, Hoffnungen für Tatsache zu geben. Mit diesem Systeme haben wir gebrochen. Es ist heute notwendig, den Mut zu der absoluten Wahrheit zu haben. Jede Beschönigung, jeder wirtschaftliche Wunsch, der nicht auf nachweisbarer Tatsache beruht, ist restlos auszuschalten! Die Schwierigkeiten, welche den Finanz- und Wirtschaftsmärkten fremder Staaten begegnen können, dürfen uns nicht erneut Scheinbrücken bauen. Es ist in letzter Zeit vielfach von den indischen Finanz-

schwierigkeiten gesprochen worden. Sind jene in ernsthafter oder behebbarer Weise vorhanden?

Zunächst ist es dieser Frage gegenüber höchst praktisch, sich dessen zu erinnern, daß Indien Finanzschwierigkeiten durchaus nicht fremd sind. Das Geldwesen Indiens war schon im Jahre 1873 einer ernsten Krise ausgesetzt. Der Kurs der Rupien sank in jenen Jahren so bedenklich, daß die Importeure ihre Klagelieder begannen. Die britische Regierung bemühte sich, Wandel zu schaffen. Da der Tiefstand des Preises des Silbers nicht abänderbar war, mußte man sich 1893 dazu entschließen, die offne Prägung von Silbermünzen in Indien zu verbieten. Es gelang, den Kurs der Silberrupie durch diesen Eingriff auf eine feste Höhe von 1 s 4 d zu fixieren. Um erneuten Schwankungen vorzubeugen, wurde im Jahre 1899 der englische Sovereign zum valutarischen Zahlungsmittel erhoben. Die Verfügung vom Jahre 1893, Gold gegen Rupien oder Papiergeld im Kurse von 1 s 4 d umzutauschen, blieb bestehen. Schon 1900 zeigte sich der Markt gefestigt genug, um eine erneute Öffnung der Münzanstalten zuzulassen. Erneute Schwierigkeiten aber bereitete nunmehr die Goldzirkulation via London-Indien. Der Umlauf der Einfuhr von Gold nach Indien und des Abtransportes des in Indien umgewechselten Goldes nach London zurück erwies sich infolge seiner Kostspieligkeit als überaus unpraktisch. Man fand auch hier einen gangbaren Weg; und zwar in der Form der Ausgabe von Council Bills. Diese Bills sind Anweisungen auf die Regierungskassen in Kalkutta, Bombay und Madras in dem Mindestbetrage von 10 000 Rupien, die in Form von Tratten- oder Kabelanweisungen zugehen. Mit diesen Maßnahmen hatte man der indischen Regierung ein gutes Geschäft gesichert, das durch die Verminderung des Silberwertes bei der Ausmünzung der Silberrupie erlangt wurde. Der Kurs war nach jeder Richtung hin gesichert. Es machte daher ein Weltaufsehen, als im Kriege dieser schöne feste Kurs plötzlich auf 1 s 5 d emporging, um im April 1918 die Höhe von 1 s 6 d zu erreichen. Als indische Handelskreise die Erwartung aussprachen, daß man in Kürze mit 1 s 8 d zu rechnen haben würde, erklangen die lauten Rufe, welche die Schwierigkeiten auf dem indischen Markte verkündeten.

Diese Schwierigkeiten können keineswegs geleugnet werden, in London und Indien hat es darum genug warme Köpfe gegeben. Für uns handelt es sich nicht darum, ob Schwierigkeiten bestanden haben, sondern darum, ob diese Schwierigkeiten weiter anhalten werden. Eine gewisse Periode des Überganges vorausgesetzt, muß dies verneint werden, und zwar verneint aus folgenden Gründen:

Das Steigen des Kurses ist eine Begleiterscheinung der ungewöhnlichen Steigerung des Silberpreises. Es war der Regierung nicht mehr möglich, ohne Verlust die Rupie zu einem Kurse von 1 s 4 d auszumünzen, hierdurch mußte man zu der ersten Kurssteigerung schreiten. Das weitere Steigen ergab sich aus der starken Vermehrung der Umlaufsmittel. Die Zahlungsmittel wurden in allen von dem Kriege betroffenen Gebieten. mehr in Anspruch genommen als im Frieden, für Indien wurde dieser für den Krieg normal anzusehende Zustand jedoch insofern in anormale Zustände gewandelt, als der Indier begann, Silbergeld in weitem Maßstabe zurückzuhalten. Man hat vielfach behauptet, diese Zurückhaltung sei auf das Mißtrauen der Indier britischen Werten gegenüber zurückzuführen. Einmal hat Indien die englischen Anleihen besser gezeichnet, als uns das lieb sein konnte; andererseits muß man sich die finanziellen Ideen Indiens vergegenwärtigen. Indiens Bevölkerung hält sich zum Hauptteile noch völlig von dem Geldmarkte fern. Der Reichtum des Indiers sind seine Juwelen; hierin findet er auch heute noch seine überwiegende Vermögensanlage. Man begann das Bargeld zu hamstern, weil der Silberpreis teuer war und Silber so wertvoll erschien. Als der Silberpreis stieg, war die prompte Folge ein verstärktes Hamstern. Indiens Finanzmarkt geriet in eine schwierige Lage. Man hat sich damit geholfen, Silber von den Vereinigten Staaten aufzukaufen. Amerika ließ 350 Millionen Silberdollar einschmelzen, von diesem Vorrat kaufte die indische Regierung 150 Millionen Unzen Silber zu einem fixierten Preise von einem Dollar die Unze. Außerdem wurde von der britischen Münze eine Zweigstelle nach Indien verlegt, so daß Indien mit Hilfe der reichen Goldfelder von Maisur selbst Gold prägte. Diese Maßnahme erwies sich nicht als glücklich. Der Indier fand Gefallen, die Goldmünzen in seine Schatzkammer zu bringen, London aber vermißte das indische Gold.

Es ist anzunehmen, daß diese Zustände, welche den indischen Exporteuren die größten Verluste infolge der Kurshöhe brachten, ernster Natur geworden wären, hätte der Krieg sich noch weiter hingezogen. So kann man mit Berechtigung annehmen, daß eine Entspannung bald eintreten dürfte.

In Indien selbst und dem Auslande ist den indischen Banken vielfach vorgeworfen worden, daß die Leistungskraft eine ungenügende gewesen sei, es habe an Anpassung und an Leistungskraft gefehlt. Es war unmöglich, daß die indischen Banken auf den Weltkrieg vorbereitet waren, waren es doch nicht einmal die englischen Institute! Eine schwierige Anpassungsfähigkeit war vorauszusehen. Die indischen Banken sind teilweise nur durch Filialen der Mutterhäuser vertreten, ein Teil der Banken mußte im Beginne des Krieges oder später das Geschäft einstellen, andere Banken erhielten von ihren Mutterhäusern ungenügende Hilfen. In Betracht kommen hier die Deutsch-Asiatische Bank, die Russische Bank, die Französische Bank. Ein Teil der kleinen indischen Banken konnte sich den neuen Verhältnissen gegenüber nicht halten. Da die indischen Banken nicht zentralisiert sind, war es England auch weniger möglich, helfend einzugreifen. Man muß sich auch hier das Wesen des indischen Bankwesens vor Augen halten, ehe man den Rückgang des Warenumsatzes, das Mißtrauen gegen das britische Geschäft, die politischen Verhältnisse zum Ausgangspunkt des teilweisen Versagens der indischen Banken macht. Jene Momente spielen mit, standen aber an dritter und oft vierter Stelle der Hindernisse.

Im Frieden beruhte das indische Bankwesen auf folgender Basis. Indien kennt seine Präsidentschaftsbanken, seine Wechselbanken und die indischen Aktienbanken, die den Namen Joint Stock-Banken führen. — Die Präsidentschaftsbanken sind die Bank of Bengal, die Bank of Bombay und die Bank of Madras. Diese Institute werden durch die Hinterlegung von Staatsgeldern gestützt, sie bilden als Äquivalent hierfür die Abrechnungsstellen der Regierungen. Öffentliche Befugnisse besitzen die Präsidentschaftsbanken nicht. Die Wechselbanken sind rein Privatbanken, sie arbeiten fast ausschließlich mit fremdem Kapital, ihre Aufgabe besteht vornehmlich darin, den Außenhandel Indiens zu finanzieren. Die Wechselbanken sind es, welche in der Hauptsache die Council Bills aufkaufen, um sich auf diese Weise für ihre in Indien geleisteten Vorschüsse auf ausgeführte Waren bezahlt zu machen. Die indischen Aktienbanken finanzieren in erster Linie den Innenmarkt, die vielen kleinen indischen Banken übernehmen lediglich das Geschäft mit den Eingeborenen.

Kapital und Reserven der wichtigsten indischen Banken 1916 in 1000 Rupien (das Kapital arbeitet nicht alles in Indien, besonders das der Wechselbanken nicht):

	Kapital	Reserven
3 Staatsbanken	37500	36099
10 Wechselbanken . . .	342540	226425
48 Joint Stock-Banken .	33913	18516

Zu der Vereinfachung des Handelsgeschäftes sind außerdem an den fünf wichtigsten Handelsplätzen noch Klearinghäuser errichtet. Die Klearinghäuser befinden sich in Kalkutta, Bombay, Karachi und Madras wie Rangoon. Die Banken verrechnen hier ihre Wechsel und wechseln sie ein. Die Umsätze betrugen für 1910 und 1913 jährlich folgende Summen in Millionen Rupien. In Kalkutta 2224 (1910), 3320 (1913), in Bombay 1665 (1910), 2190 (1913), in Madras 211 (1910) und 235 (1913), in Rangoon 470 (1910), 620 (1913), in Karachi 75 (1910), 125 (1913). Das Anwachsen des Handels ist aus diesen Ziffern ersichtlich.

Daß bei einer Mischung von indischen, indisch-fremdländischen und reinen Auslandsbanken, ohne jede Zentralisation, in einem Lande wie Indien mancherlei Mißstände innerhalb des Bankwesens herrschen, ist eine Selbstverständlichkeit. Die kleinen indischen Banken sind Institute von höchster Zweifelhaftigkeit schon im Frieden gewesen. Die Joint Stock-Banken haben mehr Wucher getrieben, als Indien vertragen konnte, und man muß bedenken, daß Indien nur 14 größere indische Aktienbanken neben 11 Wechselbanken hatte. Insgesamt arbeitete Indien 1916 mit 71 Hauptbankstellen und 267 Nebenstellen der Banken, im Jahre 1913 hatten die 11 Wechselbanken ein Kapital von 23640 Pfund Sterling, Reserven in der Höhe von 14185 Pfund Sterling, Depositen in der Höhe von 301476 Rupien und Depositen außerhalb Indiens in dem Umfange von 181138 Pfund Sterling. Die Kassenbestände der Wechselbanken beliefen sich in Indien auf 58824 Rupien, außerhalb Indiens auf 25688 Pfund Sterling. Die Joint Stock-Banken arbeiteten 1913 bei den größeren Banken mit einem Kapital und Reserven von 36400 Rupien und einem Depositenstand von 225900 Rupien. Das Finanzgeschäft des Indiers wird dadurch auch dort ein unsicheres, wo an sich Sicherheit vorhanden ist, daß der Inder ein leidenschaftlicher Optimist ist. In englischen Geldkreisen hat man ständig betont, daß es bisher nicht gelungen sei, den Indier zum kühlen Geschäftsmanne zu erziehen. Es wurde bereits angeregt, Studienfahrten indischer Bankiers nach England einzurichten, indische Finanzleute in London auszubilden. Einzig die Sorge, der so europäisch gebildete Inder wünsche dann auch eine europäische Gleichberechtigung, hinderte die Ausführung. Daß der Krieg mit seinem Anreiz zur Spekulation mit seinen Möglichkeiten, mit seinen atemberaubenden Gewinnen den beweglichen Sinn des Inders vielfach aus den Bahnen nüchterner Vernunft warf, ist eine Tatsache, die jeden, der sich mit indischen Verhältnissen nur annähernd vertraut machte, nicht wundern kann. Ein bedenkliches Gründungsfieber, eine ungesunde Spekulationsepoche wurde durch den Krieg in Indien angebahnt. Allenthalben schossen die Pläne und Unternehmungen über die Ziele hinaus. Die britische Propaganda, in Indien eine Industrie zu errichten — jeder Handelsplatz hatte seine Industriekommission tagen — hat viel dazu beigetragen, den Rest von Nüchternheit zu rauben. Solide Firmen haben sich ruiniert. Andererseits hat man aber auch in bisher nicht erreichter Weise verdient. Auch Indien hatte seine Hochkonjunktur innerhalb des Bankwesens. Licht- und Schattenseiten gleichen einander hier vielfach aus. Vor allem überwiegt bei den Wechselbanken das englische Kapital, und das wird, infolge der für Großbritannien so überaus günstig veränderten Lage, von einschneidender Bedeutung für den indischen Markt sein. Britische Bankinstitute sind the Chartered Bank of India, the Mercantile Bank of India, the National Bank of India, the Eastern Bank. Das erstere Institut hat 17 Filialen in Indien bei insgesamt 37 Filialen, das letztere hat zwei Filialen in Indien und eine in Bagdad. The National Bank hat insgesamt 27 Filialen, davon in Indien 16. Die Handelsbank hat 13 Filialen in Indien bei insgesamt 18 Zweigniederlassungen. Mit großem Kapital wird sich voraussichtlich auch das amerikanische Finanzinstitut The International Banking Corporation nunmehr in Indien beteiligen. 1914 hatte das Institut nur zwei Filialen in Indien, jetzt bereits drei. Die russische Bank, The Russo Asiatic Bank, hatte ebenfalls nur in Kalkutta und Bombay Zweigstellen, Amerika wird voraussichtlich hier die Ablösung bringen. Die französische Bank, die Comptoir National d'Escompto de Paris, hatte bisher nur eine Filiale in Bombay. Die Deutsch-Asiatische Bank, der man im Kriege so übel mitgespielt hat, besaß in Kalkutta ihre indische Filiale. The Hongkong and Shanghai Banking Corporation, die zwar in Hongkong ihren Hauptsitz hat, ist eine rein britische Bank. Das Direktorium befindet sich in London. Das Institut hat seine 34 Zweigstellen, davon in Indien 9 Niederlassungen. Von den indischen Aktienbanken war bisher die Bank of India mit einem Kapital von

5 Millionen Rupien die wichtigste. Am kapitalkräftigsten waren die Allahabad Bank mit 2½ Millionen Rupien Kapital und 3,80 Millionen Rupien Reserven und the Alliquence Bank of Simla mit 2 Millionen Rupien Kapital und 3 Millionen Rupien Reserven. Insgesamt stellte sich der Stand des Bankwesens in Indien bis zum April 1914, also für das Geschäftsjahr 1913, in der folgenden Weise dar:

Präsidentschaftsbanken:	Volleingezahltes Kapital	Reserven	Höhe der voll-eing. Aktien	Zahl der Bankstellen in Indien	Gründungsjahr
Bank of Bombay	10 000 000 R.	10 600 000 R.	1 587½ R.	13	1890
„ „ Bengal	20 000 000 „	19 100 000 „	1 670 „	20	1806
„ „ Madras	7 500 000 „	7 400 000 „	1 460 „	18	—
Wechselbanken:					
Chartered Bank of India	1 200 000 £	1 800 000 £	62 R.	17	1853
Mercantile Bank of India	562 500 „	465 000 „	23 „	13	1892
National Bank	100 000 „	1 100 000 „	22¾ „	16	1863
Eastern Bank	40 000 „	30 000 „	610 „	2	1909
Delhi und London	377 625 „	21 000 „	85 „	5	—
Hongkong und Shanghai	15 000 000 $	32 650 000 $	265 „	9	1865
Deutsch-Asiatische Bank	7 500 000 ℳ	1 470 000 ℳ	82 ℳ	2	1838
Internationale Banking	3 250 000 $	3 250 000 $	126½ £	3	1901
Yokohama Specie	30 000 000 Yen	1 890 000 Yen	—	3	1880
Russo Asiatic	45 000 000 Rub.	23 665 000 Rub.	—	1	1910
Comptoir National	800 000 £	1 440 000 £	—	1	—
Joint Stock-Banken:					
Allahabad Bank	2 500 000 Rs.	3 800 000 Rs.	328 Rs.	22	1865
Alliance Bank	2 000 000 „	300 000 „	277 „	49	1874
Bank of Upper India	1 000 000 „	700 000 „	155 „	3	1911
„ „ Rangoon	1 600 000 „	400 000 „	20 „	3	1906
„ „ Baroda	1 000 000 „	300 000 „	55 „	5	1908
„ „ India	5 000 000 „	650 000 „	63 „	1	1906
Punjab Banking Co.	600 000 „	1 100 000 „	262 „	—	—
„ National Bank	1 001 068 „	1 040 000 „	180 „	25	1896
Gredh Commercial Bank	500 000 „	325 000 „	155 „	3	1911

Bilanz der Wechselbanken (in 1000 Rupien).

	Kapital und Reserven	Depositen	Andere Verbindlichk.	Gesamtpassiva	Barbestände, Guthaben	Angelegtes Guthaben	Diskont. Wechs., Anleihen	Andere Guthaben
1913 . .	74 500	423 873	8 026	506 363	160 198	66 766	274 594	4 815
1914 . .	76 100	457 350	6 687	540 737	215 638	95 775	223 346	5 978
1915 . .	74 400	434 985	8 453	517 838	152 369	125 464	231 892	8 113
1916 . .	73 300	499 145	7 518	579 963	184 537	124 464	263 035	7 927

Bilanz von 14 Joint Stock-Banken (in 1000 Rupien).

	Kapital und Reserven	Depositen	Andere Verbindlichk.	Gesamtpassiva	Barbestände, Guthaben	Angelegtes Guthaben	Bankgebäude, Verschied.	Diskont. Wechs. usw.
1913 . .	26 783	193 394	4 941	226 333	37 554	31 861	4 821	152 097
1914 . .	30 593	169 784	5 618	206 981	29 370	27 500	9 059	140 452
1915 . .	31 133	174 864	4 215	211 185	38 577	33 865	5 735	133 008
1916 . .	29 570	212 708	5 180	249 739	52 690	39 407	6 584	151 058

Weltwirtschafts-Chronik.

Wirtschaftsstatistik vom 1. bis 31. Oktober 1919.

Bearbeitet vom Bankprokuristen E. Auburtin-Berlin.

Banksätze.

Berlin	5 %	Madrid	4 %
London	5 %	Kopenhagen bis 7. Okt.	5½ %
Paris	5 %	seitdem	6 %
Wien	5 %	Stockholm	6½ %
Petersburg	5 %	Schweiz	5 %
Amsterdam	4½ %	Norwegen	5½ %
Bukarest	5 %	Brüssel	4 %
Rom	5 %		

Ausweise der Zentralbanken.

Deutsche Reichsbank (in Millionen Mark).

	30. Sept.	7. Okt.	15. Okt.	23. Okt.
Goldbestand	1 096	1 095	1 095	1 094
Silberbestand	19	20	19	20
Bestand an Darlehnsscheinen	9 045	9 035	9 083	9 158
Wechsel und Schatzscheine	33 859	30 525	32 513	30 289
Lombard	14	27	8	4
Effektenbestand	134	128	124	128
Notenumlauf	29 784	29 862	29 986	30 223
Giroguthaben	13 019	9 106	11 063	8 586

Bank von England (in Millionen Pfund Sterling).

	9. Okt.	16. Okt.	23. Okt.	30. Okt.
Barvorrat	88,12	88,08	88,04	88,06
Guthaben Privater	120,33	99,85	144,76	116,18
Guthaben des Staates	23,14	22,22	22,41	22,75
Wechsel	81,70	82,60	83,14	80,71
Notenumlauf	84,40	83,76	83,41	84,45
Verhältnis der Reserven zu den Passiven	15,45%	18,70%	13,80%	15,88%

Bank von Frankreich (in Millionen Francs).

	9. Okt.	16. Okt.	23. Okt.	30. Okt.
Goldbestand im Inland	3 596	3 596	3 596	3 597
Goldbestand im Ausland	1 978	1 978	1 978	1 978
Silberbestand	290	289	288	287
Guthaben im Ausland	1 463	1 418	1 418	1 459
Wechsel	1 614	1 684	1 684	1 812
Vorschuß an den Staat	25 250	25 350	25 600	25 650
Vorschuß an die Verbündeten	3 710	3 710	3 710	3 715
Notenumlauf	36 726	36 799	36 768	36 973
Giroguthaben	2 762	2 762	3 030	3 106

Schweizerische Notenbank (in Millionen Francs).

	30. Sept.	7. Okt.	15. Okt.	23. Okt.
Goldbestand	471	473	473	472
Silberbestand	62	62	62	61
Wechsel	399	397	383	414
Lombard	41	42	40	37
Notenumlauf	940	922	914	915
Giroguthaben	100	112	114	131

Schwedische Reichsbank (in Millionen Kronen).

	6. Sept.	13. Sept.	20. Sept.	27. Sept.	30. Sept.
Barbestand	300	300	300	300	300
Wechsel und Lombard	386	392	406	389	424
Giroguthaben	140	158	219	143	128
Notenumlauf	696	687	683	690	751

Bank von Norwegen (in Millionen Kronen).

	8. Sept.	15. Sept.	22. Sept.	30. Sept.
Barbestand	148	148	148	148
Auslandsguthaben	85	83	79	78
Wechsel und Lombard	307	304	299	330
Giroguthaben	48	47	40	55
Notenumlauf	427	424	421	435

Niederländische Bank (in Millionen holländische Gulden).

	6. Sept.	13. Sept.	20. Sept.	27. Sept.
Goldbestand	631	631	631	631
Wechselbestand	122	136	130	123
Lombard	233	225	224	231
Giroguthaben	64	80	76	65
Notenumlauf	1 003	995	989	1 000

Bank von Spanien (in Millionen Pesetas).

	3. Oktober	11. Oktober
Goldbestand	2 410	2 410
Silberbestand	643	632
Wechsel	999	1 002
Lombard	681	659
Giroguthaben	1 264	1 249
Notenumlauf	3 770	3 791

Österreichisch-Ungarische Bank (in Millionen Kronen).

	30. Sept.	7. Okt.	15. Okt.	23. Okt.
Metallschatz	330	324	325	325
Escompte	4 574	4 578	4 919	5 350
Darlehen	8 861	8 859	8 849	8 920
Darlehnsschuld Österreichs	22 034	22 034	22 034	22 034
Darlehnsschuld Ungarns	10 920	10 920	10 920	10 920
Kassenscheinforderung an Österreich	1 760	1 698	1 479	1 319
Kassenscheinforderung an Ungarn	1 007	972	846	755
Banknotenumlauf	45 780	46 334	47 393	48 320
Kassenscheinumlauf	2 768	2 670	2 325	2 074
Giroguthaben	8 609	8 266	8 218	8 271

Dänische Staatsbank (in Millionen Kronen).

	30. Sept.
Gold und Silber	190
Auslandsguthaben	43
Wechsel	112
Lombard	268
Giroguthaben	189
Notenumlauf	455

New Yorker Clearinghouse-Banken (in Millionen Dollar).

	2. Okt.	9. Okt.	18. Okt.	25. Okt.	31. Okt.
Vorschüsse	5 321	5 355	5 422	5 354	5 347
Barvorrat: eigener	96	96	97	98	98
d. Bundesreservebank	567	578	594	597	582
bei anderen Banken	413	384	328	271	280
Depositen	4 419	4 416	4 476	4 497	4 472
Notenumlauf	35	36	35	35	35

Bank von Japan (in Millionen Yen).

	9. Aug.	16. Aug.
Gold und Silber	749	765
Wechsel	84	71
Vorschüsse	418	459
Notenumlauf	992	967
Guthaben des Staates	1 222	1 282
Guthaben Privater	45	41

Banque Nationale de Belgique (in Millionen Francs).

	4. Sept.	11. Sept.	18. Sept.
Barbestand	361	364	385
Notenumlauf	4 691	4 696	4 684
Giroguthaben	2 404	2 393	2 421

Amtliche Devisenkurse vom 31. Oktober 1919:

Berlin.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Holland	1184,—	170,—	Schweiz	559½	80,—
Dänemark	659¼	112,50	Wien	30,45	85,—
Schweden	744¼	112,50	Madrid	—	80,—
Norwegen	701¾	112,50	Budapest	30,45	85,—
Helsingfors	136¾	81,—	Prag	70,65	85,—

Wien.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	360,—	117,60	Stockholm	2520,—	132,30
Amsterdam	3900,—	198,40	Kristiania	2390,—	132,30
Zürich	1870,—	95,20	Rubelnoten	—	253,90
Kopenhagen	2255,—	132,30			

London (vom 23. Oktober).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	11,06	12,20	Schweiz	23,54	25,50
Paris	36,12	25,50	Kristiania	18,35	18,39
New York	4,15½	4,925	Stockholm	17,44	18,39
Brüssel	35,90	25,50	Kopenhagen	19,54	18,39
Italien	43,10	25,50	Berlin	116½	20,60
Madrid	21,73	25,50			

Paris.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Amsterdam	334½	208,31	Dänemark	—,—	140,—
London	36,84½	25,22	Norwegen	202,—	140,—
Zürich	158¼	100,—	Schweden	214,—	140,—
Rom	—,—	100,—	Brüssel	105½	100,—
Madrid	171½	100,—	Berlin	29¼	125,—
Konstantinopel	—	22,78	Prag	21,—	105,12
New York	883½	518,25	Bukarest	38,—	100,—

Zürich.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	18,25	125,32	Kopenhagen	119,50	140,—
Amsterdam	212,75	208,70	Stockholm	134,50	140,—
London	23,31	25,22	Kristiania	127,50	140,—
Rom	52,50	100,—	New York	559,—	518,—
Madrid	108,25	100,—	Prag	12,80	105,12
Paris	63,40	100,—	Wien	5,25	105,12
Brüssel	66,25	100,—	Petersburg	—,—	266,66

New York (vom 24. Oktober).

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
London	4,15½	4,871	Amsterdam	37 11/16	40,2
Paris	870,—	518,25	Berlin	3 9/16	23,8

Stockholm.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	13,75	88,88	Paris	47,50	72,—
Amsterdam	159,—	149,99	Brüssel	49,50	72,—
Schweiz	75,25	72,—	Washington	419,—	373,—
London	17,47	18,16			

Kopenhagen.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	15,15	88,88	Paris	53,25	72,—
Amsterdam	178,25	149,99	Antwerpen	54,50	72,—
Schweiz	84,—	72,—	New York	468,50	373,—
London	19,55	18,16			

Amsterdam.

	Kurs	Parität		Kurs	Parität
Berlin	8,45	58,60	New York	264¼	246,—
Wien	2,50	50,15	London	11,—	11,90
Schweiz	47,20	47,70	Christiania	60,—	65,90
Paris	29,70	47,70	Brüssel	31,59	47,70
Kopenhagen	56,20	65,90	Madrid	50,85	47,70
Stockholm	63,10	65,90			

Handel und Wirtschaft.

Bearbeitet von Wilhelm Bürklin-Berlin.

Allgemeines.

Die Silbervorräte der Staatsbanken Europas haben während des Krieges sehr nachgelassen, so daß nur noch wenig von diesem Metall zum Einschmelzen vorhanden ist. Es besteht kein Zweifel, daß die Nachfrage nach Silber in den nächsten Jahren äußerst stark sein wird. Der „Financier“ vom 20. Oktober 1919 veröffentlicht eine Tabelle, die die Silbervorräte von acht verschiedenen europäischen Ländern bei Kriegsausbruch und heute wiedergibt:

	1919 in 1000 £	August 1914 in 1000 £	Ab- oder Zunahme in 1000 £
Österreich-Ungarn	2 369	12 141	— 9 772
Belgien	1 239	633	+ 605
Dänemark	155	341	— 184
Frankreich	11 955	25 013	— 13 058
Deutschland	989	16 727	— 15 738
Holland	507	249	+ 258
Spanien	25 791	29 187	— 3 396
Schweiz	2 717	758	+ 1 953
Gesamt	45 718	85 049	— 39 331

Hieraus ist zu ersehen, daß den Banken in den letzten 5 Jahren beinahe 40 Millionen Pfund Sterling Silber verloren gegangen sind. Obgleich die Silbergewinnung dieses Jahres besser war als erwartet wurde, ist sie doch gegen die des Jahres 1911 stark zurückgegangen, und es besteht auch keine Aussicht auf Besserung in dieser Beziehung, obgleich die jetzt herrschenden hohen Preise die Aufmerksamkeit wieder auf die Silberminen gelenkt haben.

1. Europa.

Belgien. Der Vorstand der Industriebörse von Belgien hat seinen Mitgliedern bekanntgegeben, daß sie wohl aus Deutschland Waren beziehen können, die sie sich nicht anderswo beschaffen können, aber daß es nicht geduldet werden soll, daß sie direkte Handelsbeziehungen mit Deutschland anknüpfen. Diejenigen, die das doch tun, sollen sofort ausgeschlossen werden. (N. R. C., 13. X. 19.)

Das belgische Kohlenabkommen mit Holland betrifft die Kohlenlieferung von 10000 Tonnen monatlich. Dabei wird Holland Belgien Kredite für den doppelten Betrag der gelieferten Steinkohlen gewähren. Diese Regelung gilt bis 1. Januar 1920, nach welchem Datum ein neues Abkommen getroffen werden soll. (Tel., 2. X. 19.)

Die belgische Brandstoffausfuhr betrug in den ersten 8 Monaten d. J. 2650000 Tonnen Steinkohlen, 210000 Tonnen Koks und 260000 Tonnen Briketts. 1913 belief sich diese Ausfuhr im gleichen Zeitabschnitt auf 3300000 Tonnen Steinkohlen, 700000 Tonnen Koks und 400000 Tonnen Briketts. (Monit. des Int. Mat., 10. X. 19.)

Die belgische Glasindustrie verzeichnet bereits wieder einen monatlichen Export im Werte von 20 Millionen Francs. (L'Indép. Belge, 7. X. 19.)

Zur Förderung der belgischen Goldindustrie hat der Kolonialminister Franck beschlossen, einen Teil des aus dem Kongo eingeführten Goldes für die zahlreichen belgischen Goldbearbeitungswerkstätten zu bestimmen. (Tel., 12. X. 19.)

Die Société Générale de Belgique errichtet in Arlon unter dem Namen „Banque Générale de Luxembourg“ eine Filiale. (Monit. des Int. Mat., 26. IX. 19.)

Die Gesellschaft „Société Forestière et Minière du Congo wurde mit einem Kapital von 3500000 Francs gegründet. Die eine Hälfte des Aktienkapitals wurde von einer belgischen und einer amerikanischen Gruppe (Thomas F. Ryan und Daniel Guggenheim) gezeichnet, während die andere Hälfte vom Kongostaat übernommen wurde. Später wurde das Kapital auf 8 Millionen Francs erhöht und außerdem 2 Filialgesellschaften mit einem Kapital von 4500000 Francs und 3000000 Francs ins Leben gerufen. Inzwischen erforderte die Vergrößerung der Betriebe eine nochmalige Erhöhung des Kapitals auf 16000000 Francs. (Mouv., 5. X. 19.)

Der Abzug der belgischen Arbeiter nach den zerstörten Gebieten in Nordfrankreich dauert an. Der französische Konsul in Mont erteilt z. B. täglich

mindestens 60 Einreiseerlaubnisse für Arbeiter, welche in den Gegenden Atrecht, Reims und St. Quentin arbeiten wollen. Guten Arbeitern werden Löhne geboten, die oft mehr als 50 Francs per Tag betragen. Selbst an junge Leute von 15 Jahren, die mit ihrem Vater gehen, um ihm bei der Arbeit zu helfen, zahlt man Tagelöhne von 17 bis 18 Francs. (Korresp. des Tel., 21. X. 19.)

Deutschland. Wie verlautet, soll die englische Regierung in Ägypten der freien Einfuhr von deutschen Waren keine Schwierigkeiten mehr in den Weg legen.

Die Stahlfabriken von Thyssen sind für 150 Millionen Francs an eine französische Gruppe übertragen worden, unter der sich u. a. befinden Renault, Panhaid, Brasier, Citroen, Clement, Bayard, Delaunay, Belleville, Peugoet, Schneider, die Stahlfabriken d'Aulnoy, die Eisenfabrik Doremieux. Die Stahlfabriken von Rombas (Rombach) sind für 125 Millionen Francs an eine Gruppe übertragen worden, zu der unter anderem die Acieriés de la Marine gehört. Die Lothringer Hütten- und Bergwerksgesellschaft ist für 110 Millionen Francs an eine französische Bergbaugesellschaft übertragen worden.

Finnland. Finnland hat jetzt auch seinen Exportverein nach skandinavischem Muster bekommen. In Åbo wurde nämlich unter lebhafter Beteiligung der interessierten Industrien die Finska Exportföreningen gegründet. Der finnische Außenhandel weist für August einen Einfuhrüberschuß von nahezu 1 Milliarde Fmk. auf. In letzterer Zeit zeigt sich jedoch eine deutlich erkennbare Tendenz zur Besserung in der Ausfuhr der finnischen Hauptartikel Holz und Papier. Für Exportpapier werden steigende Preise notiert, und die Papiermühlen haben letzthin große Aufträge aus England erhalten. Die finnische Metallindustrie hat dagegen zurzeit unter ungünstigen Arbeiterverhältnissen zu leiden. (Stockholms Dagblad, 7. X. 19.)

Frankreich. Die englische Kommission, welche durch das Munitionsministerium nach den Stahlfabriken in Lothringen und im Saargebiet entsandt worden ist, hat einen Bericht zusammengestellt, in dem sie zu dem Ergebnis kommt, daß die neuen Erzvorräte Frankreich in den Stand setzen werden, seinen zukünftigen Handel auf Kosten von Deutschland auszubreiten. Das Land wird imstande sein, jährlich etwa 11 Millionen Tonnen Stahl und eine gleiche Menge Roheisen zu erzeugen. Vor dem Krieg enthielten die deutschen Bergwerke schätzungsweise 3 600 000 000 Tonnen Erz und die französischen 3 300 000 000 Tonnen. Das veränderte Verhältnis ist jetzt ungefähr: Deutschland 1 300 000 000 Tonnen, Frankreich 5 500 000 000 Tonnen. Die Produktion betrug 1913: Deutschland etwa 27 000 000 Tonnen, Frankreich 21 000 000 Tonnen, während für die nächste Zukunft das Verhältnis vermutlich sein dürfte Deutschland 7 000 000 Tonnen, Frankreich 42 000 000 Tonnen. Außer von Frankreich kann Deutschland Erz nur aus Schweden und Spanien beziehen. Doch da beide Länder ihre Stahlwerke stark ausbreiten, können sie nur wenig Erz entbehren.

(Handelsbl., 15. X. 19.)

Nach Mitteilung der „Cote Européenne" erhöht die Banque nationale de Crédit à Paris ihr Kapital von 200 auf 300 Millionen Francs.

(Monit. des Int. Mat., 10. X. 19.)

Der „Crédit Foncier de France et des Colonies" hat um die Genehmigung der brasilianischen Regierung zur Errichtung von Filialen in Brasilien ersucht.

(Tel., 22. X. 19.)

Zwischen Frankreich und Amerika werden Verhandlungen gepflogen, um die Vorschüsse Amerikas an Frankreich in eine langfristige Anleihe zu konvertieren, deren Zinsenzahlung während der ersten drei Jahre ausgesetzt werden soll. Der Betrag der neuen Anleihe würde sich auf 750 Millionen Francs belaufen. (N. R. C., 3. X. 19.)

L'Information vom 30. September 1919 veröffentlicht nachstehende Gegenüberstellung der Einfuhrzahlen für Kohle in den Jahren 1914 und 1919:

	Kohleneinfuhr in 1000 t	Kaufpreis
1. Halbjahr 1919	7 873	1 026 Mill. Francs
1. „ 1914	12 296	303 „ „

Hiernach ist die Einfuhr um etwa 38 Prozent zurückgegangen, während der Preis um nicht weniger als 337 Prozent gestiegen ist.

Großbritannien. Der englische Schatzkanzler, Lord Austen Chamberlain, hat ein „White paper" veröffentlicht, in dem neue Schätzungen der englischen Staatseinkünfte und -ausgaben über das Budgetjahr 1919/20 bekanntgegeben werden:

Die Ausgaben, die im Budget auf 1451,1 Millionen Pfund Sterling veranschlagt waren, werden jetzt auf 1642,2 Millionen Pfund Sterling geschätzt. Die Einnahmen sollen dagegen nur 1168,85 Millionen Pfund Sterling betragen, während sie im Budget auf 1201,1 Millionen Pfund Sterling veranschlagt waren. Der Fehlbetrag würde sich demnach auf 473,65 Millionen Pfund Sterling (veranschlagt nur 250 Millionen Pfund Sterling) stellen. Die Einkünfte aus den Steuern werden um 23½ Millionen Pfund Sterling höher geschätzt, nämlich 963½ Millionen Pfund Sterling an Stelle 940 Millionen Pfund Sterling. Die Zölle liefern den Löwenanteil, nämlich 139½ Millionen Pfund Sterling (20½ Millionen Pfund Sterling mehr als ursprünglich veranschlagt). Die weitere Verringerung der Einkünfte ist auf das Konto des Postens „Miscellaneous" zu setzen, der auf 51 Millionen Pfund Sterling anstatt 309,7 Millionen Pfund Sterling geschätzt wird. — Die Änderung in der Ausgabenschätzung ist beträchtlicher. Sie ist überhaupt auf drei Posten zurückzuführen: Die Ausgaben für das Heer, die auf 287 Millionen Pfund Sterling veranschlagt waren, sind mit 405 Millionen Pfund Sterling angegeben, die für die Zivilverwaltung (Kriegspensionen einbegriffen) werden auf 602 Millionen Pfund Sterling gegenüber 505,8 Millionen Pfund Sterling des früheren Anschlags geschätzt. Ebenso sind die Ausgaben für die Flotte höher angegeben, nämlich 160 Millionen Pfund Sterling an Stelle von 149,2 Millionen Pfund Sterling. Dagegen wird der Flugdienst um 9 Millionen Pfund Sterling niedriger geschätzt (allowance for contingencies mit 16,19 Millionen Pfund Sterling gestrichen). — Die nationale Schuld, die im Budget für den 31. März 1920 auf 7685 Millionen Pfund Sterling geschätzt wurde, beläuft sich hiernach auf 8075 Millionen Pfund Sterling; demgegenüber stehen die gesamten geldlichen Verpflichtungen der Bundesgenossen mit 1740 Millionen Pfund Sterling, der Dominions mit 200 Millionen Pfund Sterling, Brit.-Indiens mit 21 Millionen Pfund Sterling, Kriegskredite mit 425 Millionen Pfund Sterling und ein Rückstand in der Einnahme aus der Kriegsgewinnsteuer von 240 Millionen Pfund Sterling. — Hierzu teilte der Schatzkanzler im Unterhause mit, daß der Stab bürgerlicher Beamten beträchtlich verkleinert werden müsse. Die britischen Truppenbestände in den verschiedenen Weltteilen sollen im nächsten Monat um etwa ½ Million Mann verringert werden, das feste Personal der Flotte jedoch nur von 157 000 auf 146 000 Mann. Eine Vermögensabgabe war ausgeschlossen; eine Kriegsgewinnsteuer war vorteilhafter, jedoch entstanden unsägliche Schwierigkeiten, und die Vorteile glichen die Nachteile aus.

(N. R. C., 29. u. 30. IX. 19.)

Zwischen der im letzten Jahre mit einem Kapital von 1 Million Pfund Sterling errichteten „Interallied Trade and Banking Corporation" und der Firma H. & W. Creer Ltd. ist eine Interessengemeinschaft zustande gekommen. Die letztere Firma wird unter Beteiligung der Interallied Trade and Banking Corporation ihr Kapital auf 600 000 Pfund Sterling erhöhen und gleichzeitig einen beträchtlichen Teil der Aktien der Corporation übernehmen.

(N. R. C., 19. X. 19.)

Die Bergen's Handelsbank in Bergen, das Nordisk Bankinstitut A.-G. und die Skogeier Bank A.-G. in Christiania haben Anteile der Anglo-Baltic and Mediterranea Bank Ltd. angekauft. Die zuletzt genannte Gesellschaft soll diese norwegischen Banken in London vertreten.
(Tel., 2. X. 19.)

Der Silberpreis an der Londoner Börse stieg am 25. September auf 5 sh $3^3/_8$ d per Unze und überstieg damit den höchsten bisher bekannt gewordenen Preis. Bis zum 24. September war der Höchstpreis $62^3/_4$ d, der nur einmal vorher im März des Jahres 1859 erzielt wurde. Im Laufe der letzten Woche ist der Preis stetig gestiegen, wobei allmählich auch die Differenz zwischen cash- und forward-Notierung verschwand. Diese Differenz betrug vor einer Woche noch ungefähr $^3/_4$ d, sie wurde ständig geringer, bis am 24. September die Notierung für beide Lieferungsarten 63 d betrug. Am 25. September jedoch stieg für sofortige Lieferungsnotierung der Preis um $^3/_8$ d, für spätere jedoch nur um $^1/_4$ d. Das Angebot aus Amerika, wenngleich noch immer spärlich, trat mehr in Erscheinung. Die Nachfrage jedoch, vor allem die sofortige Lieferung, nahm leicht alles angebotene Silber auf. China insbesondere kauft beharrlich. So blieb der Markt sehr fest.

Nachfolgende Aufstellung gibt eine Übersicht über die Preise der Schiffsbaumaterialien in England am 1. Juli 1919, wobei die Steigerung in Prozentsätzen zu den Preisen vor dem Kriege ausgedrückt ist:

Material	Prozente
Stahl	341,5
Maschinenöl	305,26
Schamottesteine	392,85
Schmiedeeisen	230,0
Leim	227,9
Leichtes Blech	133,33
Holzschrauben	239,7
Eisenschrauben	225,5
Leinöl, gekocht	455,1
„ roh	450,0
Schmiedekohlen	199,49
Schmiedekoks	258,15
Schmiedeholzkohle	281,08
Schweres Blech	240,0

Hierbei ist die am 1. August 1919 eingetretene Erhöhung der Kohlenpreise mit 6 sh per Tonne nicht berücksichtigt.
(Maasb., 22. X. 19.)

Die Ausdehnung der holländischen Abteilung auf der Londoner Schiffahrtsausstellung ist ein sprechender Beweis für die Verbindungen zwischen England und Holland in Schiffbaufragen. Im Augenblick haben die holländischen Schiffswerften wenig neue Aufträge für britische Reeder, aber eine große Anzahl Reparaturen wird durch sie vorgenommen. Baggermaschinen, Kräne und andere Schiffsarbeiten sind schon lange die Hauptbestandteile holländischer Erzeugung gewesen. Viele Baggerarbeiten in den verschiedensten Häfen und Vergrößerungen von Häfen sind stets durch holländische Baggermaschinen ausgeführt worden. Nach Mitteilung der „Manchester Guardian" hat der Mersey Docks and Harbour Board bei einer Schiedamschen Firma einen Schwebekran von 150 Tonnen Tragfähigkeit bestellt, dessen Modell auf der Ausstellung gezeigt wurde.
(Maasb., 7. X. 19.)

Über eine Lohnerhöhung im englischen Baugewerbe von 4 d pro Stunde, wodurch der Stundenlohn in den bestbezahlten Gebieten auf 2 s die Stunde erhöht wurde, droht es zu einem Streik im gesamten englischen Baugewerbe zu kommen. Über 250 000 Mann werden dadurch betroffen, wenn nicht eine Einigung erzielt wird. Das „National Conciliation Board für das Baugewerbe" hält gegenwärtig in London eine Besprechung zwischen beiden Parteien ab. Von dem Ergebnis dieser Besprechung wird es wesentlich abhängen, ob der Streik sich verhindern lassen wird. (Fin. Times, 22. X. 19.)

Die Einfuhr englischer Waren in das besetzte deutsche Gebiet betrug nach der Times vom 9. September 1919 während der ersten Hälfte des Jahres 1919 3,5 Millionen Pfund Sterling, was nach dem geringwertigen Stand der deutschen Valuta einer Summe von 200 Millionen Mark gleichkommt.

Obgleich in der Anzahl der in den Bergwerken beschäftigten Arbeiter zwischen 1917 und 1918 nur wenig Unterschied besteht, hat die Kohlenförderung in England doch erheblich nachgelassen. Die Daily News vom 3. Oktober 1919 gibt eine Tabelle, welche die beschäftigten Arbeiter und die Kohlenförderung der beiden Jahre vergleicht.

	1918	Zu- oder Abnahme
Arbeiter in Kohlenbergwerken	1008867	— 12473
Erzbergwerken	20821	+ 321
Steinbrüchen	43215	— 416

Die Gesamtförderung betrug:

1917	248 Millionen Tonnen
1918	227 „ „
Abnahme	21 Millionen Tonnen.

Niederlande. Aus einem Interview mit dem holländischen Gesandten in Athen wird über den Handel zwischen Griechenland und Holland mitgeteilt: Griechenland besitzt zahlreiche Magnesiumverbindungen, Chromsalze, außerdem viel Schmirgel. Die Einfuhr dieser Artikel sowie von Rosinen, Oliven, Olivenöl, Tabak, Feigen, Häuten und Teppichen nach Holland würde sich sehr lohnen. Griechenland kann andererseits ein guter Abnehmer holländischer Waren werden. Einige Wochen vor dem Waffenstillstand wurden dort von allen Seiten holländische Artikel verlangt, wie Häute, Papier, Karton und Maschinenöl; außerdem kann Holland Butter, Käse, Zucker, Kaffee, Tee, Chinin, Steingut, Glasscheiben, Kerzen, Baumwolle, Textilwaren, Schuhe, Damen- und Herrenkleidung liefern. Wenn auch der Zoll noch sehr hoch ist, so dürfte es sich doch lohnen, Zigarren einzuführen. Die Kriegsverluste waren für Griechenland groß, doch besitzt Griechenland genügend Kapital und schickt sich an, Schiffe im Ausland zu bestellen oder zu kaufen. (Tel., 3. X. 19.)

Der Import von Handelswaren aus Deutschland wird ständig größer, je mehr der Markkurs sinkt. Die holländischen Zolleinkünfte wachsen ständig. Es ist fabelhaft, was alles aus Deutschland ausgeführt wird, u. a. Schuhe, Kochgeräte, Krämereiwaren selbst Rindvieh und Schweine; die letzteren natürlich auf unerlaubte Weise. Von deutscher Seite wird der Ausfuhr ohne Ausfuhrbewilligung entgegengearbeitet, doch nichtsdestoweniger bringen die Arbeiter vielerlei für die billige Mark über die Grenze.

Das holländische Auswärtige Amt gibt in Anlehnung an seine Bekanntmachung im St. C. vom 18. Januar 1919 über Kündigung des Vertrages vom 12. Juli 1892 durch die spanische Regierung (betr. die vorläufige Regelung der Handelsbeziehungen zwischen Holland und Spanien) bekannt, daß zwischen den Regierungen beider Länder eine Übereinkunft abgeschlossen worden ist, nach der dieser Vertrag zeitlich wieder in Kraft tritt, unter der Bedingung, daß der Kündigungstermin auf drei Monate festgesetzt wird. (Handelsbl., 14. X. 19.)

Die holländische Regierung hat der Zweiten Kammer den Entwurf zu einem Gesetz zu der Aufnahme einer Anleihe zugehen lassen. Die neue Anleihe schließt sich den bereits erlassenen Krisisanleihen von 1914, 1916, 1917 und 1918 an, doch trägt sie nun von vornherein den Charakter einer reinen Zwangsanleihe. Die neue Anleihe wird ausgegeben zu einem Kurse von 100 Prozent, die Verzinsung beträgt 5 Prozent. Der Gesamtbetrag der Anleihe ist auf 450 Millionen Gulden festgesetzt.

Der holländische Emissionsmarkt im 3. Vierteljahr 1919 hat Rekordzahlen erreicht. Es kamen an den

Markt im Juli 24, im August 10 und im September 23 private Emissionen und außerdem eine 6 prozentige indische Anleihe sowie 7 Provinz- und Gemeindeanleihen. Die Emissionen erreichen die hohe Ziffer von 476 964 140 Gulden gegenüber 139 974 749 Gulden im 3. Vierteljahr 1918.

Rumänien. Der Tel. vom 11. Oktober 1919 berichtet Einzelheiten über den zwischen der rumänischen Regierung und der Standard Oil Co. abgeschlossenen Vertrag. Die Standard Oil Co. soll hiernach im ganzen 70000 Tonnen Petroleumprodukte vom rumänischen Staat und den zu dem Exportbüro Birox gehörenden Gesellschaften Steaua Romana, Concordia Vega, Internationale Petrol Block and Argila Franco-Romana kaufen. Diese 70000 Tonnen sollen innerhalb sechs Monaten geliefert werden. Es handelt sich hierbei also nur um einen kleinen Teil der rumänischen Ölproduktion, die augenblicklich mehr als 120000 Tonnen beträgt.

Es ist wahrscheinlich, daß der amerikanische Trust sich bemühen wird, seinen Einfluß in der rumänischen Petroleum-Industrie zu vergrößern. Wie man weiß, ist die Hausse in den Aktien der Steaua Romana auf große Ankäufe der Standard Oil Co. und der Koninkl. Petroleum-Mij. zurückzuführen, welche um die Kontrolle über diese Unternehmung streiten. Diese Bemühungen datieren schon von früherer Zeit, und die rumänische Regierung hat sich bisher stets bemüht, die Kontrolle über die nationale Industrie in Händen zu behalten. Der erwähnte Kontrakt ist nicht so bedeutend, daß man ihn als eine Änderung der rumänischen Regierungspolitik in dieser Beziehung auffassen kann.

(Tel., 11. X. 19.)

Spanien. Nach Mitteilung der „Agence Radio“ verhandelt die französische Regierung mit einem spanischen Bankkonsortium unter Leitung der Bank Urquij und der spanischen Kreditbank über eine Anleihe in Höhe von 500000 Gulden. (N. R. C., 24. X. 19.)

Man erwartet in der Industrie einen mehr oder weniger engeren Zusammenschluß des Hochofenwerkes Altos Hornos de Bilbao und der Schiffswerft Martinez Rivas und der Reederei Martima del Nervion. Die neue Gesellschaft soll in Verbindung stehen zu Vickers Sons und Maxim.

(Tel., 22. X. 19.)

II. Asien.

Brit.-Indien. Unter dem Namen „Imperial Bank of India“ findet eine Fusion der Bank von Bombay, der Bank von Bengalen und der Bank von Madras statt.

(N. R. C., 3. X. 19.)

Vom 6. September 1919 ab hat die Brit.-Indische Regierung Einfuhrverbote erlassen, und zwar ist die Einfuhr folgender Waren verboten bzw. nur nach Einholung einer besonderen Genehmigung erlaubt: alle Kohlenteerderivate, gewöhnlich bekannt unter dem Namen intermediäre Produkte, welche als Farbstoffe gebraucht oder verwandt oder zu Farbstoffen verarbeitet werden können. Weiter eine Anzahl synthetischer oder anderer Farbstoffe (genauere Angaben hierüber sind noch nicht bekannt). Gesuche um Einfuhrbewilligung müssen gerichtet werden an den Collector of Costoms des Hafens, in dem man die Sendung einführen will. Sendungen, die am oder vor dem 6. September 1919 verschifft worden sind, sollen noch ohne Einfuhrerlaubnis eingeführt werden. (Handelsber., 9. X. 19.)

Niederl.-Indien. Der „Locomotief“ berichtet über eine neue Industrie, die seit kurzer Zeit in Toegue (Djoodja) gegründet ist, nämlich von einer Eau de Cologne-Fabrik, die in Verbindung mit der bestehenden niederl.-indischen Seifenfabrik Mataram steht. Der Leiter dieser Unternehmung hat jahrelang in ähnlichen Betrieben in Köln, auch in der bekannten Fabrik Farina, gearbeitet, so daß die Möglichkeit auf einen guten Erfolg sehr groß ist.

(Maasb., 7. X. 19.)

Die Pharmazeutische Import-Mij. Helmig & Co. erwarb im Laufe des Jahres den Alleinverkauf der Artikel der bekannten Codak Co. in London für ganz Indien und übernahm eine Agentur der „Felton and Crimwade“ in Melbourne. In Soerabaja errichtete sie eine Holzkohlenfabrik. Ihr Kapital von 1 Million Gulden ist jetzt gänzlich untergebracht. Es wird eine Dividende von 20 Prozent ausgezahlt. (Maasb., 7. X. 19.)

Unter der Bezeichnung „Zwedsch-Oost-Asiatische Plantage Mij.“ ist in Stockholm mit einem Kapital von 30 Millionen Kronen eine Gesellschaft errichtet worden zum Ankauf von Plantagen in Niederl.-Indien und zur Einrichtung einer direkten Schiffsverbindung zwischen Schweden und Niederl.-Indien. (Handelsbl., 29. IX. 19.)

III. Afrika.

Ägypten. In Alexandrien sind die Baumwollgesellschaften, die „Egyptian and Sudan Cotton Trading Company“ mit einem Kapital von 25000 Pfund Sterling und die „Provincial Trading Company of Egypt“ mit einem Kapital von 30000 Pfund Sterling gegründet worden.

(Handelsber., 23. X. 19.)

Marokko. Nach einem Bericht aus Rabat sollen die Phosphorminen in El Boroudj in Marokko im nächsten Jahre verpachtet werden. Man schätzt das für die Unternehmung benötigte Kapital auf 100 Millionen Francs, so daß sich nur eine sehr große Gesellschaft um diese Konzession bewerben kann. Vermutlich wird es zwei Jahre dauern, ehe Phosphor gewonnen werden kann, da vorher durch die Konzessionäre eine Schmalspurbahn von 1 m Spurweite anzulegen ist. Eine große französische Firma stellt Untersuchungen über die Phosphorgruben an. In- en Uitvoer hält es für wahrscheinlich, daß die Regierung des Protektorates die Konzession auch einer ausländischen Firma erteilen wird, falls diese so kapitalkräftig ist, daß eine genügende Produktion und Export sichergestellt ist. Die Regierung stellt Interessenten Karten und andere Unterlagen über Eisenbahnen und Schiffstransportgelegenheiten zur Verfügung. Das holländische Blatt hält es für möglich, daß sich holländisches Kapital bei diesem Unternehmen betätigen kann. Die holländischen Superphosphat-Fabriken sind auf große Produktionen und Export eingerichtet, so daß die Schwefelsäure-Fabriken allein im Betrieb bleiben können, wenn Phosphat genügend zu erhalten ist. Falls sich ergibt, daß die marokkanischen Phosphate reichhaltig genug sind, um in Holland verarbeitet zu werden und man die Gewißheit erhalten kann, daß die Ausfuhr nach Holland ständig erlaubt bleibt, dann würde es für die holländische Phosphatindustrie günstig sein, dies neue Gebiet auszubeuten. Hierdurch könnte erreicht werden, daß die holländische Schwefelsäureindustrie auf der bisherigen Höhe gehalten wird und sich die Superphosphat-Fabriken in großem Maße ausdehnen können.

(In- en Uitvoer, 6. X. 19.)

In Marokko herrscht einem aus Casablanca in Paris eingetroffenen Telegramm zufolge große Aufregung, die auf das plötzliche Sinken des Wertes des Franc zurückzuführen ist, für den die Eingeborenen sich mehr als 12 Sous zu bezahlen weigern. Die Banken werden bewacht und das Geschäftsleben ist völlig zum Stillstand gekommen. Der Matin sagt, daß das Fallen des Wertes des Franc die politische Stellung Frankreichs in Marokko kompromittiert. Große Gesellschaften sind von der Gefahr des Bankrotts bedroht, und ein Zusammenbruch ist unvermeidlich. Zehntausend Eingeborene in Marrakesch bestürmten die Banken und forderten ihre Geldeinlagen zurück. Die Behörden erklärten, daß sie der drohenden Wirtschaftskrise machtlos gegenüberstehen.

Südafrikanische Union. Nach einem Bericht des holländischen Generalkonsulats in Kapstadt beabsichtigt die National City Bank of New York eine Niederlassung

in Britisch-Südafrika zu errichten und hat Vertreter für die Untersuchung der Niederlassungsmöglichkeiten nach Südafrika entsandt. (Handelsber., 2. X. 19.)

IV. Nordamerika.

Kanada. Die Royal Bank of Canada eröffnet in Rio de Janeiro, Buenos-Aires und Montevideo Filialen. (N. R. C., 7. X. 19.)

Vereinigte Staaten. Ausfuhr aus den Vereinigten Staaten 1918/19:

Getreide: Unter den Produkten, die die Vereinigten Staaten im Finanzjahr 1918/19 in großen Mengen ausführten, befanden sich u. a. „Brotkorn" im Werte von 954 779 894 Dollar gegenüber 588 983 454 Dollar im Jahre 1916/17 und 633 239 846 Dollar in 1917/18. Unter diesem Brotkorn haben Weizen und Weizenmehl den Vorrang. Von Weizen ging im Jahre 1918/19 nach:

Großbritannien . . .	für	156 153 006	Dollar
Italien	„	77 427 165	„
Belgien	„	63 244 189	„
Kanada	„	61 442 170	„
Frankreich	„	31 413 113	„
Schweiz	„	13 881 118	„
Niederlande	„	13 269 744	„

Von Weizenmehl ging im Jahre 1918/19 nach:

Großbritannien . . .	für	119 094 414	Dollar
Frankreich	„	42 639 971	„
Italien	„	26 216 504	„
Niederlande	„	13 269 744	„
Kuba	„	11 652 051	„

Die Gesamtausfuhr an Brotkorn betrug 1918/19 etwa $^1/_8$ des Gesamtexportes der Vereinigten Staaten.

Fleischprodukte: Der Wert der Ausfuhr an Fleischprodukten hat sich in dem letzten Jahr verdreifacht. 1916/17 betrug er 353 812 806 Dollar, 1917/18 593 924 928 Dollar und 1918/19 1 045 689 633 Dollar oder ungefähr $^1/_7$ der Gesamtausfuhr. Speck z. B. wurde 1918/19 im Werte von 378 729 046 Dollar ausgeführt nach:

Großbritannien	207 507 365	Dollar
Frankreich	62 601 176	„
Belgien	33 041 028	„
Italien	23 432 422	„
Schweden	10 109 040	„
Kanada	8 289 205	„
Niederlande	6 985 756	„
Dänemark	6 228 471	„

Das ausgeführte Fleisch kam beinahe gänzlich aus dem eigenen Lande. Der Wert der Einfuhr an Fleischprodukten für die Zeit vom 1. Juli 1918 bis 30. Juni 1919 beläuft sich auf höchstens 55 Millionen Dollar, so daß der Ausfuhrsaldo an Fleischprodukten im gleichen Zeitraum ungefähr 1 Milliarde Dollar betrug. — Unter den „Meat and dairy Products" betrug der Ausfuhrwert von Butter im Jahre 1918/19 15 843 522 Dollar, von Käse 5 733 029 Dollar und von kondensierter Milch 99 970 769 Dollar, wovon im Werte von 42 141 111 Dollar nach Großbritannien, von 16 163 613 Dollar nach Frankreich, von 8 870 669 Dollar nach Belgien, von 4 229 693 nach Cuba und von 3 782 740 Dollar nach Britisch-Indien ausgeführt wurde. Die Gesamtausfuhr von „Meat and dairy Products" belief sich auf 1 167 850 576 (1918/19). Der Wert der Ausfuhr an Fleisch- und Milchprodukten hat während der letzten sechs Jahre um beinahe 1000 Millionen Dollar zugenommen.

Baumwolle: Der Wert der Ausfuhr an Rohbaumwolle belief sich im Jahre 1918/19 auf 863 161 409 Dollar gegenüber 665 024 655 Dollar in 1917/18 und 543 074 490 Dollar in 1916/17. Die ausgeführte Menge betrug entsprechend 5 295 711, 4 528 844, 5 947 165 Ballen. Die Ausfuhr nach den verschiedenen Staaten betrug:

	1916/17	1917/18	1918/19	
Großbritannien . .	265 058 641	354 715 817	402 614 706	$
in Ballen . . .	2 793 388	2 321 049	2 396 170	
Japan	48 303 278	86 904 940	131 160 386	„
in Ballen . . .	514 530	575 886	794 416	
Frankreich	80 342 910	86 430 430	115 068 900	„
in Ballen . . .	1 023 127	643 470	739 635	
Italien	60 086 284	50 080 520	78 824 747	„
in Ballen . . .	660 571	365 138	502 668	
Spanien	36 577 762	37 119 904	46 397 793	„
in Ballen . . .	366 362	245 379	267 148	
Kanada	16 106 704	31 205 703	28 715 896	„
in Ballen . . .	186 849	249 379	205 916	
Schweden	9 595 665	146 968	12 212 766	„
in Ballen . . .	99 746	1 000	83 886	
Niederlande . . .	4 956 284	1 322 592	8 900 677	„
in Ballen . . .	59 092	9 600	55 937	
Österreich-Ungarn .	—	—	—	„
in Ballen . . .	—	—	54 659	

Baumwollfabrikate wurden weniger nach Europa als nach den Westindischen Inseln, südamerikanischen Staaten, Philippinen, Australien, Neuseeland usw. ausgeführt. Es dürfte wohl noch einige Zeit dauern, bis England hier seine alte Stellung als Lieferant von Textilwaren zurückerobert hat. Der Wert der Ausfuhr an Baumwollfabrikaten belief sich im Jahre 1916/17 auf 136 299 842 Dollar, 1917/18 169 378 223 Dollar und 1918/19 232 680 732 Dollar.

Eisen und Stahl: Die Ausfuhr von Eisen- und Stahlfabrikaten im Fiskaljahr 1918/19 hat nicht zugenommen. Sie betrug 1916/17 1 133 726 188 Dollar, 1917/18 1 124 999 211 Dollar und 1918/19 1 064 974 299 Dollar. Diese Beträge sind immerhin noch etwas größer als die der letzten Friedensjahre: 1913/14 251 480 677 Dollar, 1914/15 225 861 387 Dollar und 1915/16 621 209 453 Dollar. Die wichtigsten Posten sind u. a. Stahl in Stäben und Blöcken zu 77 490 211 Dollar, von welchem Betrag für 29,6, 10,4, 23,9 und 13,0 Millionen Dollar nach Frankreich, Italien, England und Kanada ausgeführt wurde. Sehr wahrscheinlich wird der Wert dieser Gruppe im Verlauf der folgenden Jahre abnehmen, da in den Staaten, die bisher ihre Fabriken hauptsächlich für Kriegszwecke eingerichtet hatten, wieder andere Artikel verfertigt werden.

Automobile: Der Wert der Ausfuhr an Automobilen und Unterteilen belief sich im Berichtsjahr auf 116 226 550 Dollar, ein Betrag, der ungefähr dem der beiden letzten Jahre gleicht. An Automobilreifen wurden für 22 630 200 Dollar ausgeführt.

Kupfer und Kupferartikel: Der Wert der Ausfuhr betrug 146 222 556 Dollar 1913/14; 99 558 030 Dollar 1914/15; 173 946 226 Dollar 1915/16; 322 535 344 Dollar 1916/17; 268 982 821 Dollar 1917/18 und 144 349 Dollar 1918/19. (Tel., 27. IX. 19.)

Nach einem Bericht des Wallstreet Journal über die Rückzahlung amerikanischer Kredite durch die Alliierten hat Großbritannien 22,5 Millionen Dollar und Frankreich 7,5 Millionen Dollar der von Amerika erhaltenen zurückgezahlt. Der Gesamtbetrag der Vorschüsse an Großbritannien beläuft sich auf 4 316 000 000 Dollar und an Frankreich auf 3 047 794 000 Dollar. Der Gesamtbetrag aller an Alliierte gewährten Vorschüsse beläuft sich auf 9 687 272 568 Dollar. (N. R. C., 9. X. 19.)

Die American Car and Foundry Co., die Baldwin Locomotive Works und einige andere Gesellschaften haben eine Finanzgesellschaft mit einem Kapital von 100 Millionen Dollar gebildet, um europäischen Ländern Kredite zu verschaffen. (N. R. C., 14. X. 19.)

Nach einer Besprechung der New Yorker Times vom August über die Erhöhung der Lebensmittelpreise in Amerika, die sich auf Ziffern des Bureaus of Labor

Statistics gründet, sind die durchschnittlichen Kosten der Lebensführung einer Familie dort in 6 Jahren um 84 Prozent gestiegen. Diese Behauptung ist auf Ziffern basiert, die 22 Artikel betreffen. Die Liste dieser Gegenstände enthält tierische Nahrungsmittel, Brot, Mehl, Maismehl, Reis, Kartoffeln, Zucker, Tee und Kaffee. Die Zusammenstellung der Liste ist daher etwas einseitig. Von 25 amerikanischen Städten hat Richmond die stärkste Steigerung, nämlich 95 Prozent, und Los Angeles die geringste, nämlich 70 Prozent, zu verzeichnen. Vergleicht man 1918 mit 1915, so ist die stärkste Erhöhung in Baltimore mit 82 Prozent, die geringste in Los Angeles mit 54 Prozent. New York verzeichnete 65 Prozent Steigerung. Die Vergleiche betreffen einerseits Zahlen von Juni 1919, andererseits jährliche Durchschnittszahlen von 1913 und 1918. Nimmt man Ernährung und Kleidung zusammen, dann erhält man viel höhere Prozentsätze. Von Dezember 1914 bis Juni 1918 beträgt nach einem anderen Blatt die Steigerung in Chicago 157 Prozent, Port (Me.) 103 Prozent, New York 151 Prozent und Los Angeles 123 Prozent. Rechnet man neben Ernährung und Kleidung auch Wohnung, Heizung und Licht, dann erhält man wieder ein ganz anderes Bild. Die stärkste Erhöhung hat dann Norfolk mit 187 Prozent und die geringste Los Angeles, S. Francisco und Oakland mit 65 Prozent zu verzeichnen. New York hält sich mit 79 Prozent etwa in der Mitte. Hieraus ergibt sich, daß die kleinste Erhöhung durch Wohnung, Heizung und Licht, eine mittelmäßige durch Nahrungsmittel und die größte Steigerung durch Bekleidungsstücke verursacht wird. (In- en Uitvoer, 1. X. 19.)

Der Baumwollkongreß in New Orleans hat den amerikanischen Vorschlag angenommen, nach dem die Regierung ersucht werden soll, 1 Milliarde Dollar der War Financial Corporation zum Zweck der Stabilisierung der ausländischen Wechselkurse zur Verfügung zu stellen sowie eine Summe anzuweisen, durch die diese Corporation in die Lage versetzt wird, mindestens 1 Million Ballen zu finanzieren.

Nach einer New Yorker Meldung können Verbraucher von Farbstoffen, die ihren Bedarf nicht in den Vereinigten Staaten decken können oder denen die inländischen Angebote, was Preis, Menge oder Lieferung betrifft, nicht zusagen, bis zum 15. Mai folgenden Jahres Gesuche an die Regierung richten, um Sendungen aus Deutschland einführen zu dürfen. (N. R. C., 18. X. 19.)

Der Gesetzentwurf zur Einführung von Schutzzöllen für die Farbstoffindustrie ist unter Zufügung einer speziellen Klausel zugunsten der Textilindustrie vom Abgeordnetenhaus angenommen worden. (Tel., 3. X. 19.)

Der War Trade Board teilt mit, daß pflanzliche Farbstoffe „of natural Origin“ in der Folge ohne individuelle Lizenz eingeführt werden können.

(Handelsber., 9. X. 19.)

Laut Nations Bussines sind die amerikanischen Spielwarenfabriken mit Aufträgen überhäuft, die zum Teil schon vor Monaten erteilt sind und zu denen täglich neue hinzukommen. Es ist eine große Nachfrage nach Spielwaren und ein Mangel an geschulten Arbeitskräften.

(Handelsber., 9. X. 19.)

Nach einer Zusammenstellung des staatlichen geologischen Überwachungsamts beim Ministerium des Innern, welche in der Finanzzeitschrift Dun's Review vom 27. September 1919 enthalten ist, betrug die Produktion von Zink in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 255 502 sh. t gegenüber 257 263 sh. t im ersten halben Jahre 1918. Von den genannten 255 502 sh. t entfallen 247 584 sh. t auf einheimische Erze und 7918 sh. t auf eingeführte Erze. Die Zinkvorräte am 30. Juni 1919 betragen 59 651 sh. t gegenüber 44 502 sh. t am 30. Juni 1918. Nach den Aufzeichnungen des Bureau of Foreign and Domestic Commerce betrug der Zinkverbrauch im ersten halben Jahre 1919 159 501 sh. t gegen 211 870 sh. t im ersten Halbjahr 1918, die Herstellung von elektrolytischem Zink 23 211 sh. t gegen 19 464 sh. t im letzten halben Jahre 1918. Viele Zinkschmelzen sind in den letzten 1½ Jahren aufgegeben worden. Die Anzahl der in den Betrieben befindlichen Retorten betrug im ersten Halbjahr 1919 158 988 gegenüber der Höchstziffer von 224 778 am 30. Juni 1917, die Zahl der benutzten Retorten am 30. Juni 1919 etwa 82 000 gegen 123 500 Ende 1918 und 204 500 Ende 1916.

V. Süd- und Mittelamerika.

Argentinien. Nach einer Mitteilung des Landwirtschaftsministers betrug die Ausfuhr von Gefrierfleisch in den Jahren 1914—1917 aus den verschiedenen Ländern das folgende:

	Ausfuhr in Tonnen von 1000 kg			
	1914	1915	1916	1917
Argentinien	461 998	443 305	546 058	561 070
Nord-Amerika . . .	207 514	572 240	578 467	675 029
Australien	—	246 051	58 793	150 916
Neu-Seeland	166 334	185 974	165 716	—
Uruguay	88 167	122 421	100 243	—
Andere Länder . .	50 415	123 510	205 133	248 385
	974 428	1 693 501	1 654 410	1 635 400

In diesen Ziffern wird unter Gefrierfleisch das Fleisch von Rindern, Schweinen, Schafen und Lämmern verstanden. Die Gefrierfleischausfuhr aus Argentinien allein setzt sich zusammen aus folgenden Arten:

	1914	1915	1916	1917
Gefrorenes Rindfleisch .	371 345	362 952	428 619	349 857
Gefrorenes Schaf- und Lammfleisch	56 688	35 040	51 318	39 820
Gefrorenes Schweinefleisch	353	915	1 512	1 661
Zunge, Konserven, Extrakt	31 612	44 398	64 609	124 732
Total . .	459 998	443 305	546 058	516 070

(Tel., 25. X. 19.)

Brasilien. Die brasilianische Regierung hat zur Erleichterung der Handelstransaktionen und des Ausgleiches von Rechnungen, Wechsel und Schecks ein Clearinghouse errichtet, das in dem Gebäude der Bank von Brasilien untergebracht worden ist. Unter dem Vorsitz des Präsidenten der Bank von Brasilien haben die brasilianischen Bankdirektoren über die Arbeitsweise des Clearinghouse beratschlagt. (Tel., 22. X. 19.)

Der brasilianische Generalkonsul in Holland gibt einige Bestimmungen bekannt, unter denen die Einwanderung in Brasilien zugelassen wird. Danach sollen gesunde Fremde, nicht über 60 Jahren, die nicht an einer ansteckenden Krankheit leiden noch einen unerlaubten Beruf ausüben und die sich keine ernstlichen Verstöße gegen die guten Sitten haben zuschulden kommen lassen, zur Einwanderung zugelassen werden. Die Richtigkeit dieser Angaben muß durch Vorlage von Schriftstücken, welche durch die brasilianischen Konsuln zu beglaubigen sind, nachgewiesen werden. Einwandernden Landwirten, die mit ihrer Familie ankommen, soll beim Eintreffen in Rio de Janeiro kostenlos auf alle Art geholfen werden. Für landwirtschaftliche Maschinen soll kein Einfuhrzoll erhoben werden. Einwanderer, welche sich in von der Regierung angewiesenen Kolonien niederlassen, sollen außerdem noch folgende Vorteile erhalten: Eisenbahntransport bis zu ihrem Wohnplatz, Nahrung für 3—6 Tage, kostenfreie Verabreichung von Medizinen während des ersten Jahres ihres Aufenthaltes und, falls nötig, auch ärztliche Hilfe. Außerdem wird Gelegenheit gegeben, während 6—8 Monaten gegen festen Lohn bei der Anlage von Eisenbahnen zu arbeiten. Einwanderer können Ländereien in Größe von 25 Hektar zum Preis von 8—30 Milreis per Hektar erhalten. Ländereien mit und ohne Gebäude sind zu kaufen. Einwanderer, die selbst ein Haus bauen wollen, sollen hierbei

unterstützt werden. Die Bezahlung der Ländereien soll erleichtert werden. Die brasilianische Regierung wird die Rechnung derjenigen, die sich in diesen Kolonien niederlassen, um den Betrag der Passagekosten vermindern.

(Handelsbl., 4. X. 19.)

Chile. Ein Projekt, das dem chilenischen Kongreß vorgelegt wurde, befaßt sich mit der abgestuften Besteuerung von Aktiengesellschaften und allen Handelsunternehmungen. Als Mindestsatz sind 5 Prozent, als Höchstsatz 15 Prozent vorgesehen.

Paraguay. Der Außenhandel hat sich während des Krieges stark verändert, wie aus einer unlängst veröffentlichten Handelsstatistik „El comercio exterior Paraguayo en los annos de 1914 a 1918" zu ersehen ist. Der Wert der Ein- und Ausfuhr in diesen 6 Jahren betrug:

	Einfuhr Pesos	Ausfuhr Pesos	Saldoausfuhr Pesos
1913	8 119 997	5 630 929	— 2 489 068
1914	5 149 465	4 584 358	— 565 107
1915	2 405 888	5 616 172	+ 3 210 284
1916	4 679 033	4 861 679	+ 182 646
1917	5 098 581	6 494 802	+ 1 396 221
1918	11 051 622	11 399 712	+ 343 090

Allerdings sind die Zahlen für die Jahre 1914/17 zu niedrig, da der Wert in der Handelsstatistik von Paraguay nach dem früher festgestellten Wert der Waren verrechnet wird, der von dem wirklichen Wert sehr verschieden ist. Dieser betrug für den Export in den oben erwähnten Jahren: 5 558 807; 8 890 000; 8 851 919 und 11 705 012 Pesos, während der Wert der Einfuhr 1917: 9 177 446 Pesos betrug, die Saldoausfuhr also tatsächlich 2 527 566 umfaßte. Die Menge und der Preis fast aller eingeführten Produkte vermehrte sich von 1915 in jedem folgenden Jahre; dagegen machte sich eine Vermehrung der ausgeführten Mengen und Exportpreise nur bei einigen Artikeln wie Holz, Tabak und Fleisch bemerkbar. Vor dem Krieg war Deutschland der größte Importeur. 1918 war es Argentinien mit 5 036 313 Pesos oder 45 Prozent der Gesamteinfuhr. England und die Vereinigten Staaten folgten während des Krieges Argentinien in großem Abstand. War 1914 die Reihenfolge bei der Einfuhr noch Deutschland, England, Argentinien, Vereinigte Staaten, so war sie hingegen 1917 Argentinien, England, Vereinigte Staaten, und so blieb es auch 1918. An der Spitze der Einfuhr stehen Textilwaren, dann folgen Lebensmittel usw. In den Jahren 1914, 1916 und 1918 war der Wert der Einfuhr der verschiedenen Gruppen wie folgt:

	1914 Pesos	1916 Pesos	1918 Pesos
Lebensmittel	1 356 336	1 603 276	3 001 641
Getränke	205 412	221 306	390 413
Tabak	14 887	9 393	16 015
Häute und Felle	31 961	38 506	60 838
Leder	35 268	4 015	7 317
Schuhe und Stiefel	39 344	40 352	90 889
Möbel	25 858	7 197	20 299
Juwelen usw.	4 858	2 949	1 449
Musikinstrumente	17 658	8 746	14 252
Hüte	42 363	41 916	100 244
Eisenwaren	1 162 258	1 160 721	1 859 778
Elektrische Lampen usw.	85 922	42 969	67 099
Textilwaren	1 016 413	2 891 097	3 635 844
Waffen	60 622	17 832	45 325
Porzellan und Kristall	74 223	62 854	73 798
Drogerien	234 743	748 175	455 889
Kurzwaren	303 077	303 489	625 382
Konfektion	108 882	237 549	363 085
Lebende Tiere	85 465	95 194	223 033

Lebensmittel kamen 1918 hauptsächlich aus Argentinien, Eisenwaren aus Argentinien und der Union, Textilwaren aus England. Wie bei der Einfuhr, so steht auch bei der Ausfuhr Argentinien an erster Stelle. Während des Krieges nahm die Ausfuhr nach Spanien, den Vereinigten Staaten und Frankreich zu. Die Ausfuhr in den drei verschiedenen Hauptgruppen war in den Jahren 1914—16 und 1918 nach den verschiedenen Ländern die folgende:

	Plantageprodukte Pesos	Viehzuchtprodukte Pesos	Waldbauprodukte Pesos
Argentinien	1 590 667	2 327 575	3 418 324
Uruguay	177 125	435 108	156 454
Frankreich	705 116	56 690	43 792
Italien	90 747	171 438	5 400
Vereinigte Staaten	377	905 231	24 208
Spanien	849 079	257 656	49 520
England	10 720	59 130	1 012
Brasilien	2 825	5 031	960
Chile	—	—	2 100

Die Gesamtausfuhr dieser drei Gruppen betrug in 1918 entsprechend 3 426 556, 4 216 849 und 3 701 770 Pesos, zusammen 11 345 175 Pesos oder 99 Prozent der Ausfuhr. Die hauptsächlich ausgeführten Viehzuchtprodukte waren getrocknetes Fleisch, Talg, Rinderhäute und 1918 auch konserviertes Fleisch; weitere Exportprodukte waren u. a. Quebracho-Extrakt und Quebracho-Holz, Yerb-Mate (Paraguay-Tee), Apfelsinen, Mandarinen und Tabak. 1914, 1916 und 1918 wurden diese Artikel in folgenden Quantitäten ausgeführt:

		1914	1916	1918
Gesalzene Rinderhäute,	Stückzahl	196 559	130 436	105 625
Getrocknete Rinderhäute,	Stückzahl	69 301	53 313	87 105
Konserviertes Fleisch	kg	—	—	1 987 612
Talg	„	163 870	81 086	224 501
Getrocknetes Fleisch	„	877 286	473 010	791 514
Yerba mata	„	352 100	2 026 958	195 700
Apfelsinen,	Stückzahl	80 328 700	178 873 003	149 151 050
Mandarinen,	„	18 331 150	10 509 500	—
Tabak (Pito)	kg	5 869 261	6 005 865	3 464 807
„ (Doble)	„	1 137 642	765 619	1 039 248
„ (Negro)	„	44 575	55 430	13 140
Quebracho-Extrakt	„	12 710 167	21 136 421	19 096 008
„ in Blöcken	„	8 417 138	1 006 000	522 298
Andere Holzsorten in Blöcken	kg	6 881 982	8 607 862	47 710 195

Da seit dem Beginn dieses Jahres eine große nordamerikanische Gefrierfleischanlage in St. Antonio in Betrieb ist, hat der Fleischexport in diesem Jahre noch zugenommen. In Verbindung hiermit hat sich die Ausfuhr von lebendem Vieh nach Argentinien verringert; diese betrug 1914: 24 000 Stück, 1917: 60 000 Stück und 1918: 43 000 Stück. Die erwähnte Anlage verarbeitet 1000 Stück Rindvieh täglich, während die von Nordamerikanern 1918 angekaufte Fleischkonservenfabrik in Zeballos-Cué täglich 60 000 Pfund Konservenfleisch herstellt. Augenblicklich kann jedoch diese Fleichproduktion nicht mehr vergrößert werden, da der Viehvorrat nach der Zählung von 1915 5 249 043 Stück betrug. Hierzu sei noch bemerkt, daß die Fleischextraktfabrik von weiland Dr. Kemmerich, die täglich 50—80 Rinder verarbeitet, gleichfalls in amerikanische Hände gekommen ist, so daß offenbar diese ihrem Ziel, die südamerikanische Fleischindustrie zu monopolisieren, in Paraguay schon sehr nahegekommen sind.

Mexiko. Eine kapitalkräftige Gruppe von New Yorker Finanz- und Geschäftsleuten gründete unter der Firma „Mexican International Corporation" ein neues Bankunternehmen mit einem Kapital von 1,125 Millionen Dollar. An der Gründung sind die Guarantee Trust Co., die Liberty National Bank, die National City Bank und die Chase National Bank beteiligt.

VI. Australien.

Während der letzten fünf Jahre sind die Häutepreise in Australien beträchtlich gestiegen. Während der Preis im Juli 1914 in Victoria noch 7—9 d per Pfund betrug, wurde in 1917/18 der Preis von der Regierung auf 10¼ bis 10½ d per Pfund festgesetzt; der jetzige Preis beträgt etwa 14—16 d. Die Lederpreise stellten sich in Victoria im Juli 1914 auf 14—16 d, in 1917 auf 21 d und jetzt auf 24—30 d per Pfund. In Häuten wurde aus Australien ausgeführt 1913 für 1 657 971 Pfund Sterling, 1914/15 für 1 380 886 Pfund Sterling, 1915/16 für 560 215 Pfund Sterling, 1916/17 für 346 262 Pfund Sterling, 1917/18 für 346 397 Pfund Sterling. Die Lederausfuhr stellte sich in 1913 auf 628 293 Pfund Sterling, 1914/15 1 165 137 Pfund Sterling, 1915/16 1 106 551 Pfund Sterling, 1916/17 691 708 Pfund Sterling und von Juli 1918 bis März 1919 auf 1 094 614 Pfund Sterling. (Handelsber., 16. X. 19.)

Weltverkehr.

Bearbeitet von Professor Dr. Richard Hennig-Düsseldorf.

I. Landverkehr.

Europa.

Kraftfahrzeuglinien als Ersatz für Nebenbahnen in Deutschland waren vor dem Kriege wenig im Gebrauch, und Überlandkraftwagenlinien als Zubringer für die Eisenbahn bestanden fast gar nicht. Der Krieg aber hat die Bedeutung des Lastkraftwagens mehr in den Vordergrund gerückt, die Heeresverwaltung hat seit dem Herbst 1917 solche Kraftwagenzubringerlinien eingerichtet, deren Leistungen befriedigt haben. Nunmehr sollen solche Linien mit staatlicher Unterstützung als gemeinnützige Unternehmungen in Gestalt von Gesellschaften mit beschränkter Haftung ins Leben gerufen werden, als deren Gesellschafter aber nur öffentliche Körperschaften, wie die Bundesstaaten, die Provinzialverwaltungen, Kreise, Städte und Gemeinden in Betracht kommen sollen. Das Reich wird sich in Höhe von 25 bis 49 Prozent an diesen Unternehmungen beteiligen und als Einlage das gesamte Kraftwagengerät zum Taxwert einbringen. Zunächst sind 12 solcher Gesellschaften in Aussicht genommen, deren Bezirke nach rein verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten abgegrenzt werden sollen. Die für den Anfang in Aussicht genommenen 2500 Lastwagen entstammen in der Hauptsache den Heeresbeständen.
(Zeitschr. d. Ver. dtsch. Ingenieure, 1919, S. 663.)

Der Bau der schwedischen Inlandbahn[1]) schreitet rüstig fort. Etwa ⅓ der Gesamtstrecke Östersund—Gellivara ist zurzeit fertiggestellt, von Östersund bis Wolgsjö. Auf der Strecke Östersund—Strömsund (134 km) ist der Betrieb bereits aufgenommen. 1920 soll der Bau von Gellivara südwärts gleichfalls in Angriff genommen werden. 1926 dürfte die gesamte Inlandbahn vollendet sein.
(F. Mewius: „Die schwedische Inlandsbahn“ im „Prometheus“ Nr. 1557, S. 381.)

Amerikanische Bahn Nantes—Genf. Im September 1918 rollten in Frankreich auf 1400 km neuen von den Amerikanern erstellten Bahnen 400 amerikanische Lokomotiven und 8000 Güterwagen. Die Amerikaner haben den dazu gehörenden Grund und Boden, besonders im Departement Doubs, erworben, die Bahnen völlig in eigene Verwaltung genommen und wollen sie auf Grund wahrscheinlich abgeschlossener Kontrakte noch weiter ausbauen. So planen die Amerikaner den Bau einer Bahn Nantes—Genf. (Schweiz. Verkehrs-Korr., 17. X. 19.)

Eine Elektrisierung spanischer Bahnen durch amerikanische Unternehmer auf eigene Rechnung ist geplant. Zu diesem Zweck hat sich eine amerikanische Gesellschaft mit einem Kapital von 5 Millionen Dollar gebildet.
(Wall Street Journal, 20. VIII. 19.)

[1]) Vgl. Jahrg. 1912, S. 351.

Asien.

Die Wiederherstellung der Sibirischen Bahn wird durch die Ver. Staaten, England, Frankreich, Japan und China gemeinsam vorgenommen werden.
(Wall Street Journal, 21. VIII. 19.)

Der Bau der Bahn Kanton—Hankou macht nach einer ereignisreichen Vergangenheit weiter langsam Fortschritte. In der Mitte klafft allerdings noch eine Lücke von 130 km, in der noch nicht einmal die Erdarbeiten in Angriff genommen sind.
(Ztg. d. Ver. dtsch. Eisenb.-Verwalt., I. X. 19, S. 790.)

Eisenbahnbaupläne in den Verbündeten Malaienstaaten. In den Vereinigten Malaienstaaten werden große Erweiterungsbauten im Eisenbahnnetz beabsichtigt. Die Lokomotiven sind an die Vereinigten Staaten vergeben worden wegen der britischen Lieferungsschwierigkeiten.
(Brit. Export Gazette, Sept. 19.)

Afrika.

Eine britische Bahn Brit.-Somaliland—Abessinien wird geplant. Die Linie, die von Zeila, dem britischen Hafen, bis Addis Abeba laufen soll, würde selbstverständlich im Wettbewerb mit der französischen Bahn Djibuti—Addis Abeba[2]) stehen.
(Nachr. f. Hand., Ind. u. Landw., Nr. 92, S. 8.)

Die Verbindungsbahn von der Kapkolonie nach dem ehemaligen Deutsch-Südwestafrika ist von Prieska bis Kalkfontein 503½ km lang. Gleich in den ersten Kriegswochen, am 24. August 1914, begannen die Vorarbeiten zum Bau, Ende September war die Strecke bis Upington (km 228) abgesteckt, am 20. November 1914 war diese Bahn betriebsfertig. Der Weiterbau nach Kalkfontein wurde in nur 105 Tagen beendet.

Amerika.

Verstaatlichung von Eisenbahnen in Uruguay. Die Regierung von Uruguay hat die Ostküstenbahn und die Uruguaybahn für 605 000 Pfund Sterling und 1 000 000 Dollar gekauft. Erstere betreibt Strecken von 114 km, letztere hat nur 32 km gebaut, besitzt aber eine Zementmole im Hafen von La Paloma und hat das Baumaterial für eine beträchtliche Strecke im Lande, die die Verbindung mit der Ostküstenbahn herstellen soll. Letztere Gesellschaft war ursprünglich ein englisches Unternehmen, aber das Farquhar-Syndikat, das die andere Bahn besaß, hatte sich maßgebenden Einfluß gesichert. (Financ. News, 15. IX. 19.)

Amerikanische Absichten auf die argentinischen Eisenbahnen. Ein New Yorker Syndikat hat der argentinischen Regierung vorgeschlagen, alle argentinischen Eisenbahnen zu übernehmen mit der Verpflichtung, diese nach Chile, Bolivia, Peru und Brasilien auszudehnen. (Telegraaf, 18. IX. 19.)

II. Wasserverkehr.

a) Seeschiffahrt.

Allgemeines.

Der Weltschiffbau. Am 30. September waren auf den Werften der Welt (außer den deutschen, für welche keine Angaben vorliegen) im Bau: 2328 Schiffe von zusammen 8 048 582 Br.-Reg.-T., darunter 2105 Dampfer von 7 812 604 Tonnen. Der Anteil der Nationen war der folgende:

Vereinigte Staaten	767	Schiffe	mit	3 470 748 T.[3])
England	781	„	„	2 816 773 „
Engl. Kolonien . .	174	„	„	308 465 „

[2]) Vgl. den Aufsatz über diese Bahn im Juniheft 1911, S. 114, sowie Jahrg. 1913, S. 185 und 1914, S. 56.

[3]) Vgl. die abweichende Statistik unter „Amerika“.

Japan	64	Schiffe	mit	299 600 T.
Holland	173	„	„	288 042 „
Italien	108	„	„	285 928 „
Frankreich	64	„	„	174 736 „
Schweden	64	„	„	101 217 „
Spanien	26	„	„	90 705 „
Norwegen	73	„	„	83 941 „
Dänemark	45	„	„	68 074 „
China	14	„	„	39 474 „
Portugal	29	„	„	12 320 „
Belgien	4	„	„	7 063 „
Griechenland	2	„	„	1 500 „

(Lloyds Register.)

Transatlantische Flößerei. Infolge des Schiffsraummangels ist während des Krieges in der transatlantischen Flößerei eine neue Art der Güterbeförderung in die Erscheinung getreten, die sich durchaus bewährt hat und eine bleibende Einrichtung zu werden verspricht. Nach einem Prospekt von Vickers werden die einzelnen Flöße für die Anforderungen der Reise durch starke eiserne Bolzenverbindung gesichert und haben bei etwa 18 Zoll Tiefgang einen Freibord von 8 Zoll. Die Fortbewegung wird durch Schiffsschrauben bewirkt, deren Antrieb durch einen auf Deck montierten Ölmotor erfolgt. Zur Unterbringung der Bemannung, des Proviants und Öls wird ein entsprechender Raum unter Deck ausgespart. Zunächst sollen 20 Millionen Kubikfuß Hölzer, welche die englische Regierung in Britisch-Kolumbien gekauft hat, durch Flößerei nach England geschafft werden. Die Route geht durch den Panamakanal und folgt im Atlantischen Ozean weniger den üblichen Handelsstraßen als vielmehr günstigen Strömungen und Windrichtungen. Nach Ankunft in England werden die Maschinen mittels Dampfer zur Wiederverwendung nach Britisch-Kolumbien zurückgebracht, während die beim Floßbau verwandten eisernen Bolzen und sonstigen Konstruktionsteile in England verkauft werden. Für die Sicherheit der neuen Beförderungsart spricht die Tatsache, daß Lloyds die Versicherung solcher transatlantischer Flöße zu 15 v. H. annehmen, das sind nur 4 v. H. mehr als für Deckladungen auf Dampfern oder erstklassigen Segelschiffen.

(Geogr. Zeitschr. 1919, S. 276.)

Die Kriegsverluste der größten Reedereien. Die Folgen des Weltkrieges für die größten Reedereien der Welt gehen aus nachfolgender Zusammenstellung hervor (es ist nicht die ganze Tonnage, über welche ein Teil der englischen Reedereien durch die während des Krieges vorgenommenen Zusammenschlüsse verfügte, in der Übersicht enthalten):

	1914		1919	
	Anzahl	To.	Anzahl	To.
Peninsular & Oriental	64	529 303	60	470 593
Cunard	29	343 251	24	263 218
White Star	32	471 063	27	381 827
Furness-Withy	55	143 968	62	219 779
Royal Mail	62	306 031	55	325 191
Ellerman-Bucknall	29	139 748	28	130 290
Prince Line	42	164 504	37	165 004
Hamburg—Amerika	205	1 150 590	—	82 500
Norddeutscher Lloyd	149	784 878	—	56 900
French Line	85	363 272	85	370 562
Nippon Yusen Kaisha	90	402 836	104	464 746
Holland—Amerika	20	140 366	14	114 117
Navigazione Generale Italiana	14	96 780	17	112 547
Canadian Pacific	65	250 600	60	247 273
American—Hawaiian	26	177 008	19	133 165
Southern Pacific	23	108 533	25	114 155
Luckenbach Steamship Co.	32	70 702	24	59 547
Standard Oil of New Jersey	1	8 374	48	285 229
Atlantic Transport	14	106 694	15	122 639

(Politiken, Kopenhagen, 12. IX. 19.)

Europa.

Eine Erhöhung der Abgaben im Kaiser-Wilhelm-Kanal ist am 1. November eingetreten. Die im Abgabentarif vom 4. August 1896 vorgesehenen Kanalabgaben werden um 150, die Schleppgebühren um 175 v. H. erhöht (Reichsanzeiger). — Da die Schleppgebühren ehedem nur $^1/_4$ der Selbstkosten betrugen, scheint diese Erhöhung mit den heutigen finanziellen Nöten des Reiches noch nicht im Einklang zu stehen. Nachdem der Kanal seinen militärischen Charakter eingebüßt hat, darf sich Deutschland eigentlich den Luxus einer unrentabel arbeitenden Kanalanlage nicht mehr leisten!

Eine polnische Handelsflotte mit dem Heimatshafen Danzig scheint im Entstehen begriffen zu sein. Eine neue „Polish-American Shipping Co." hat einen 5250 Tonnen großen Dampfer als Grundstock einer polnischen Atlantic-Flotte angekauft.

(Nachr. f. Hand., Ind. u. Landw., Nr. 91, S. 11.)

Erweiterungen dänischer Häfen werden zurzeit vorgenommen. Die Städte Odense und Helsingör beabsichtigen über 10 Millionen Kronen für diese Zwecke anzulegen. Auch der Hafen von Aarhus soll erweitert werden.

(Schiffahrts-Ztg., 2. X. 19, S. 6.)

Ausbau italienischer Häfen. In Brindisi soll von der Regierung ein neuer Hafen für große Schiffe gebaut werden. Ferner ist die Stadt Ancona ermächtigt worden, einen neuen Hafen für 24 Millionen Lire zu bauen, für den auf einen Anteil am Gotthardverkehr gerechnet wird. (Schweiz. Verk.-Korr., 17. X. 19.) — Schließlich hat der Ministerrat einen Entwurf gutgeheißen, der eine Erweiterung des Hafens von Palermo für 66 Millionen Lire vorsieht.

(Nachr. f. Hand., Ind. u. Landw., Nr. 98, S. 9.)

Asien.

Der Ausbau des Hafens von Tokio. Es scheint, daß man ernstlich daran gehen will, den Hafen von Tokio auszubauen, ihn zu einem Welthafen zu machen, ein Plan, mit dem sich die japanische Regierung schon seit Jahren trägt. Aber der finanzielle Stand Japans gestattete es nicht, dem Plan greifbarere Formen zu geben. Das hat sich nun nach dem Kriege geändert. Die Tiefe zwischen Haneda und Susaki, jetzt 12 Fuß, soll auf 32 Fuß gebracht werden. Es könnten dann Schiffe bis 30 000 Tonnen nach Tokio gelangen. Jetzt ist bekanntlich der japanische Ozeanhafen für Tokio Jokohama. Die Verwirklichung dieser Pläne würde eine Verbilligung und Vereinfachung des Verkehrs bringen, weil $^3/_4$ der Güterbewegung von Jokohama ihren Kristallisationspunkt in Tokio hat. Der Umschlag in Jokohama würde fortfallen, die Fracht von Jokohama nach Tokio erspart werden. (Schiffahrts-Ztg., 4. IX. 19.) — Trotzdem ist auch eine Erweiterung des konkurrierenden Hafens Jokohama geplant. Hierfür sind $17^1/_2$ Millionen Yen zur Verfügung gestellt. Es soll ein großer Hafen von Yommoku Nose bis zur Mündung des Tsurumiflusses gebaut werden. Dieser soll in Zukunft Außenhafen werden, während der Hafen innerhalb des augenblicklichen Wellenbrechers Innenhafen genannt werden soll. (Börsen, 16. IX. 19.)

Amerika.

Neue amerikanische Dampfschiffahrtlinie nach Schweden und Finnland. Die New Yorker Globe-Linie errichtet in den nächsten Monaten einen direkten Dampferverkehr zwischen Amerika, Schweden und Finnland. Die Dampfer werden Malmö und Stockholm anlaufen.

Amerikanische Fracht- und Personendampferlinien New York—Irland. Die Firma Moore & McCormack, New York, hat eine direkte Dampferlinie zwischen New York und irischen Häfen eingerichtet. Es verlautet, daß es sich um einen von der amerikanischen Regierung eingerichteten Dienst handelt, der für das amerikanische Shipping Board von der oben genannten Reedereifirma, der Besitzerin der

Commercial Baltic Line, betrieben wird. Die Nachricht hat in Liverpooler Schiffahrtkreisen Erstaunen hervorgerufen. Die Rentabilität des Dienstes wird angezweifelt, da Irland kaum imstande sein dürfte, genügend Waren für die Rückbefrachtung der Dampfer aufzubringen. Die Einrichtung eines regelmäßigen Passagierdampferdienstes zwischen den Vereinigten Staaten und Dublin, Cork und Belfast ist gleichfalls in Aussicht genommen. Gegenwärtig wird nur ein Passagierdienst zwischen Dublin und den Vereinigten Staaten von der in Londonderry ansässigen Anchor Line aufrechterhalten. (Liverpool Echo.)

Eine amerikanische Negerreederei. Neger gründen zurzeit eine „Black Star Line", die völlig unter Aufsicht von Negern steht und deren Schiffe ganz von Negern bemannt werden sollen. Sie soll Negerwaren aus Amerika nach Afrika, Westindien, Mittel- und Südamerika befördern. (Köln. Ztg., 13. X. 19, Abendbl.)

Errichtung eines brasilianischen Schiffahrtpools? Gerüchtweise verlautet der Zusammenschluß der vier großen brasilianischen Schiffahrtgesellschaften, Lloyd Brasileiro, Lloyd Nacional, Cia. Costeira und Commercio è Navigacion zur Ausübung der Küstenschiffahrt und ihr Anschluß an eine englische Linie für den Überseeverkehr. Diese Maßnahme würde wahrscheinlich durch die Beseitigung der Konkurrenz zu einer allgemeinen Erhöhung der ohnehin sehr teueren Frachtsätze in der Küstenschiffahrt führen. (Schiffahrts-Ztg., 2. X. 19, S. 6.)

Ein Hafenausbau in Bahia ist geplant. Die Schiffe sollen künftig direkt an einem neu zu bauenden Kai anlegen können. (Börsen, 16. IX. 19.)

Der Verkehr im Panamakanal hat seit der Eröffnung der Wasserstraße (1914) bis zum 30. Juni 1919 insgesamt 7970 Schiffe mit rund 30 Millionen Tonnen umfaßt. Zurzeit verkehren im Kanal monatlich rund 500 000 Tonnen. Die Einnahmen decken nicht annähernd die Betriebskosten; erstere betrugen 1918 rund $6^1/_2$, letztere 20 Millionen Dollar. Die Aussichten für den Kanalverkehr bessern sich aber zurzeit, da amerikanische Bunkerkohle in Colón nicht unwesentlich viel billiger geliefert werden kann als englische Kohle in Suez. Gegenwärtig ist der Verkehr in der Ost-West-Richtung etwa ebenso stark wie in der West-Ost-Richtung, nachdem im Kriege die letztere ungefähr doppelt so lebhaft gewesen war. (Wirtschaftsdienst, 19. IX. 19.)

Handelsflotte und Schiffbau der Ver. Staaten 1919. Der amerikanische Schiffbau lieferte vom 1. Januar bis 29. August schon 3 983 135 Br.-Reg.-T. (ganz 1918: 3 107 093 Tonnen). Die Ozeanflotte ist mit Juni 1919 um 278 Prozent gewachsen. Der Anteil an der Ozeanwelttonnage beträgt heute 24,8 Prozent (gegen 4,41 Prozent im Juni 1914), während Englands Anteil seit 1914 von 41,6 auf 31,1 Prozent gesunken ist. Kürzlich sind 185 Schiffe von 712 727 Tonnen an Private verkauft worden. Der Kontrolle des Shipping Board unterstanden am 29. August 1280 Schiffe mit 7 706 400 Br.-Reg.-T. Einschließlich der Flotte der großen Seen belief sich die Nettotonnage im Juni 1919 bereits auf 11 983 000 Tonnen. Das gesamte Bauprogramm umfaßt 17 807 071 (!) Br.-Reg.-T., von denen 6 952 233 Tonnen schon vom Stapel gelassen sind. (Nach der jüngsten Statistik des Shipping Board und „Fairplay", 25. IX. 19.) — Im August befanden sich auf den vereinsstaatlichen Werften im Bau 1190 Schiffe mit rund 4,05 Millionen Tonnen[4]), darunter 728 Stahlschiffe mit 3,1 Millionen Tonnen. Einschließlich der Fahrzeuge für die großen Seen und der Küstenschiffe waren sogar 2354 Schiffe mit 4,2 Millionen Tonnen im Bau. (Schiffahrts-Ztg., 14. X. 19, S. 8.)

[4]) Vgl. Lloyds abweichende Statistik unter „Allgemeines".

Australien.

Der Bau der künftigen australischen Bundes-Handelsflotte ist mit der Kiellegung des ersten Dampfers in Barrow in Angriff genommen. (Financ. Times, 3. IX. 19.)

b) Binnenschiffahrt.

Europa.

Der Rheinschiffahrts-Verkehr Basels, dessen Entwicklung gegenwärtig im Anschluß an die französischen Pläne, die Schiffahrt im freien Strom oberhalb Straßburgs ganz zu unterbinden und auf einen elsässischen Seitenkanal zu überführen[5]), mit besonderen Interessen verfolgt werden muß, gestaltet sich neuerdings in eigenartiger Weise. Zunächst ist ein starkes Anschwellen des Güterumschlags in Basel unverkennbar: während 1913 im ganzen Jahr 93 Tonnen im Baseler Rheinhafen aus- und eingingen[6]), betrug der Verkehr allein im Juli d. J. 16 206 Tonnen. Davon entfielen bemerkenswerterweise nicht weniger als 5730 Tonnen auf amerikanische (!) und 5070 Tonnen auf englische, ferner 1081 Tonnen auf skandinavische Güter. Unter solchen Umständen darf man annehmen, daß der schweizerische Kampf um den freien, unverbauten Rhein in England und den Vereinigten Staaten kräftige Unterstützung finden wird.

(R. Gelpke: „Praktische Schiffahrtsfragen" in den „Rheinquellen", Oktoberheft 19.)

Amerika.

Flußverbesserungen im Mississippi-System werden von den Amerikanern geplant. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat $46^1/_2$ Millionen Dollar für Ausbaggerung und Vertiefung der Flüsse Mississippi, Missouri und Ohio bewilligt. Die nötigen Arbeiten sollen sich auf 3 Jahre verteilen. (Börsen, 16. IX. 19.)

III. Luftverkehr.

Europa.

Flugverkehr Danzig—Warschau—Krakau. Polnische Handelsgesellschaften verhandeln mit der englischen Gesellschaft „Handley Page" über die Organisierung der Luftlinie Danzig—Warschau—Krakau. Mit jedem Transport sollen ungefähr 1500 kg befördert werden. Das Warschauer Postministerium ist einverstanden. („Dz. Posnanski", 12. X. 19.)

IV. Post- und Nachrichtenverkehr.

Europa.

Die jährlichen Wortzahl-Leistungen der Nauener Funkenstation betrugen

1914	97 290
1915	807 535
1916	1 654 666
1917	2 721 099
1918	4 653 694
1919 . . . (bis 31. Mai	1 229 050)

(Nauen-Nummer der Ges. f. drahtlose Telegraphie, Taf. 5.) — Der Funkenturm der Hochfrequenz-Masch.-A.-G. in Eilvese bewältigte in der letzten Zeit des Krieges im Verkehr mit der amerikanischen Gegenstation Tuckerton bis zu 8000 Worten täglich. (Briefliche Mitteilung der Ges.)

Amerika.

Funken-Großstationen in Alaska werden zurzeit im Yukon-Gebiet an mehreren Stellen errichtet. (Electr. Review.)

Eine Funkenverbindung Kanada—Bermudainseln wird gegenwärtig geschaffen. (Electr. Review.)

[5]) Vgl. Jahrg. 1919, S. 196, 273, 306.
[6]) Vgl. Jahrg. 1910, S. 159.

Chronik des Auslanddeutschtums.

Bearbeitet von Dr. Fritz Wertheimer-Stuttgart.

In der die Auslanddeutschen am meisten berührenden Frage der Entschädigung für ihre durch feindliche Maßnahmen erlittenen Verluste kann auch heute noch nichts Näheres berichtet werden. Die Regierung hat zwar die Zahlung eines Vorschusses zugesichert, aber seit dieser Zusicherung, die schon vom August datiert, ist nichts geschehen, was man von der großen Zahl namentlich der kleinen Leute unter den Auslanddeutschen als positives Resultat bezeichnen könnte. Diese hören immer nur, daß etwa eine Milliarde von den 9 Milliarden, die in dem Gesetz vom 23. August für Entschädigung vorgesehen sind, für die Auslanddeutschen verwendet werden sollen, aber nirgendwo steht ein gesetzlicher oder sonstiger positiver Anhalt über diese Milliarde, und die Richtlinien, die versprochen worden sind, sind auch heute — am 15. November — noch nicht publiziert. Der Reichsfinanzminister hat versprochen, daß die Geschädigten als Organisationen die Auszahlung der Entschädigung und die Regelung des gesamten Verfahrens in die Hand bekommen sollen. Das sind die im „Bunde des Auslandsdeutschen" vereinigten Auslanddeutschen, und ferner die „Interessenvertretung der geschädigten Inlanddeutschen," die Schulden und Guthaben im Auslande besitzen. Man kann sich nicht vorstellen, daß das Ausbleiben der Richtlinien an der langsamen Arbeit dieser beiden „Selbstversorger" liegen sollte, man kann nur zu der Ansicht kommen, daß irgendwelche geheimrätlichen Klippen in der ganzen Angelegenheit zu umschiffen sind, um die herumzusteuern bisher nicht gelungen ist. Man darf sich aber nicht darüber täuschen, daß das Vertrauen der Auslanddeutschen auf die Hilfe des Reiches einen ganz bedauerlichen Stoß erlitten hat, dessen Folge hinsichtlich des staatsrechtlichen, kulturellen und auch wirtschaftlichen Zusammenhangs der künftigen Auslanddeutschen mit dem Reich sich außerordentlich schwer fühlbar machen wird. Jede schlechte Politik wird sich hier gefährlich rächen. Die Empörung unter den Auslanddeutschen ist namentlich darüber groß, daß jetzt durchgesickert ist, es werde zum Friedenskurs entschädigt werden und nicht etwa zum heutigen Kurse. Das beraubt die weitaus größere Anzahl der Auslanddeutschen nicht nur ihrer Existenz im Auslande, sondern auch bei den heutigen Valuta- und Kursverhältnissen jeglicher Möglichkeit und Aussicht, wieder ins Ausland zurückkehren zu können, denn was sie für ehemals staatliche Besitzungen und Geschäftseinrichtungen bekommen werden, ist längst nicht das, was sie bei der Wiederausreise selbst für eine bescheidenste Existenz haben müssen.

Die Empörung der Auslanddeutschen ist auch dadurch besonders gestiegen, daß ein Plan desselben Reichsfinanzministers, der ihnen eine Entschädigung verspricht, ihre Heranziehung zum Reichsnotopfer vorsieht. Zwar haben die aus dem Feindesland geflüchteten Auslanddeutschen, die sich jetzt im Inlande aufhalten, sich diesem Reichsnotopfer unterwerfen zu wollen bereit erklärt — weil ihnen ja gar nichts anderes übrig bleibt —, falls eine volle Entschädigung ihrer Ansprüche durchgeführt würde, so daß also bei der Auszahlung der vollen Entschädigung das entsprechende Reichsnotopfer gleich in Abzug gebracht würde. Aber namentlich aus den Kreisen der Auslanddeutschen, die jetzt noch in neutralen Ländern leben, macht sich ein außerordentlicher Widerstand gegen diesen Plan geltend, der ebenso zu einer Absplitterung von der deutschen Staatsangehörigkeit zu führen droht, wie sie das frühere Staatsangehörigkeitsgesetz tatsächlich bewirkt hat. Sympathisch sind beide Gründe einer solchen möglichen Absplitterung nicht, aber wir müssen uns darüber klar sein, daß es sich hier nicht um Sympathien oder Antipathien dreht, sondern daß gerade ein schwach gewordenes Reich nicht auch noch die Abkehr der wenigen ihm treu gebliebenen Volksgenossen im Auslande ertragen kann, und daß gerade seine Schwäche gewissermaßen ein Anreiz zum Verzicht auf die deutsche Staatsangehörigkeit darstellt. Das ist traurig, aber es ist eine in vielen deutschen Konsulaten im Auslande heute schon beobachtete Tatsache.

Über das Deutschtum im Auslande ist nicht viel Neues zu berichten. Die Grenzen unserer Gegner haben sich den nach dem Auslande Drängenden nicht wieder geöffnet und nur noch nach Italien scheint der Reiseverkehr wieder etwas freier gehandhabt zu werden, so daß nach einer Schätzung jetzt schon wieder 6 bis 7000 Deutsche in Italien eingetroffen sind, die dort eine im ganzen versöhnliche Stimmung, wenig Haß, allerdings auch keine sonderliche Neigung zum Verzicht auf das im Frieden erteilte Mandat zur Beschlagnahmung aller deutschen Vermögen vorgefunden haben. In Amerika regt sich zwar das Deutsch-Amerikanertum wieder, allein von dem beabsichtigten großen Hilfswerk, das überall organisiert werden sollte, um Deutschland materielle Hilfe zu bringen, ist nicht mehr die Rede. Es scheint sogar, daß es Mühe macht, sowohl in Nord- wie in Südamerika eine Organisation der Deutsch-Amerikaner und der Reichsdeutschen zustande zu bringen, die den Deutschen Kredit für die Wareneinfuhr der notwendigsen Lebensmittel sicherstellen könnte. Wir werden uns in mancher Beziehung auf Enttäuschungen gefaßt machen müssen. Das Deutschtum Südamerikas warnt eindringlich vor allzu großen Hoffnungen, die die Auswanderer auf Südamerika setzen könnten, da die Stellenlosigkeit unter dem Deutschtum selbst ziemlich groß sei. Allerdings hat das Deutschtum wohl nicht schlecht in manchen Gegenden im Kriege verdient, so daß mit dem Wiedererstarken der Heimat auch ein Wiederaufleben des deutschen Selbstbewußtseins eintreten wird.

Ungünstige Nachrichten kommen aus China. Man hatte darauf gerechnet, daß der Schlag, den die Entente dem Deutschtum in China versetzt hatte, dadurch, daß ihm die Vertragsrechte genommen, die Niederlassungen zerstört und so die Vergünstigungen der Vertragsmächte hinsichtlich der Verzollung der Waren genommen wurden, auf der anderen Seite das Gute haben würde, daß die Deutschen nunmehr auch im ganzen Inlande sich niederlassen und Handel treiben dürfen. Regulationen, die jetzt aber von China unter englischem Drucke herausgegeben und in den Blättern veröffentlicht werden, besagen, daß es den sogenannten Vertragsfremden, worunter also in erster Linie die Deutschen zu rechnen sind, untersagt sei, im Innern Chinas sich als Agenten niederzulassen, Häuser zu mieten und ähnliches; nur Missionare und gemeinnützige Anstalten sollen davon ausgenommen sein. Wenn diese Regulationen, was aus der englischen und deutschen Übersetzung noch nicht zu erkennen ist, tatsächlich den Begriff des Agenten nicht näher präzisieren und darunter nicht, wie aus einem anderen Absatz über Spionage und photographische Aufnahmen oder Landaufnahmen der Regulationen vielleicht geschlossen werden könnte, sich auf militärische Dinge bezieht, so wäre das für die Hoffnungen der Chinadeutschen ein schwerer Schlag. Bisher hat man immer damit gerechnet, daß die chinesische Regierung eine der ersten sein werde, die die Wiederzulassung der Deutschen in weitherzigem Sinne gestatten würde.

Näher an unseren Grenzen hat sich nichts ereignet, was das Bild vom Auslanddeutschtum irgendwie zu beeinflussen in der Lage wäre. In Ungarn gehen die Verfolgungen des Deutschtums durch die Regierung des Ministerpräsidenten Friedrich immer noch weiter. Es schmachten auch jetzt noch Deutsche im Gefängnis, die sich durch keine Bestechung, Überredung und Drohung dazu bewegen lassen wollen, sich auf die Seite der christlich-sozialen Regierung zu schlagen, die nur eine schlecht verhüllte magyarisierende Regierung ist und gegen den Anschluß Westungarns an Österreich Stellung nimmt. Die kurze Periode der völkischen „Freiheit",

die das sonst verhaßte Kommunistentum gebracht hat, hat die nationalen Selbständigkeitsgedanken in Ungarn unter dem Deutschtum mächtig anschwellen lassen, so daß es dem Magyarentum nicht leicht wird, diese Selbständigkeit zu untergraben. In Deutschösterreich hat sich eine wichtige Scheidung vollzogen dadurch, daß der große Allgemeine deutsche Schulverein in Wien seine tschecho-slowakischen Ortsgruppen im Tschecho-Slowakischen Staate von sich ausscheiden mußte, weil die Gesetze des Tschecho-Slowakischen Staates Ortsgruppen den Auslandvereinen unmöglich machen, so daß nun ein Deutscher Kulturbund die deutschen Schutzvereine für die Sudetenländer selbständig zusammenschließt und so die Möglichkeit hat, in ganz besonderer Organisation für das Deutschtum wichtiges zu leisten.

In Polen geht die Arbeit der der polnischen Regierung außerordentlich ergebenen Gruppe der protestantischen Geistlichkeit unter Generalsuperintendent Burche weiter. Das Verbot der Deutschen Zeitung in Lodz hat zu einer Erregung unter den Deutschen im Lande geführt. Zwar erschien schon andern Tages mit wenig Stunden Verspätung ein neues Blatt unter dem Titel „Neue Presse“ mit einem halb polnischen Kopf, aber die Deutschen haben immerhin schon den Vorgeschmack davon bekommen, wie in Zukunft die polnische Regierung arbeiten wird, und sind in kräftiger Opposition gegen die Methoden dieser Regierung. In Lodz hat am 7. Oktober der Verband der deutschen Genossenschaften getagt, und es ist dabei festgestellt worden, daß von den unter deutscher Verwaltung gegründeten 200 Genossenschaften trotz der Ungunst der Zeit mehr als 150 am Leben geblieben sind.

Am meisten interessieren natürlich zurzeit die Verhältnisse im Baltikum, die allerdings einen überraschenden Umschwung genommen haben. Nachdem es dem Obersten Bermond nicht gelungen ist, im Handstreich Riga zu nehmen, wie er sich das wohl vorgestellt hat, scheint er sich in den allerletzten Tagen dem Oberbefehl des deutschen Generals Eberhard unterstellt zu haben und dann zurückgetreten zu sein. Er hat wohl eingesehen, daß auch er nicht der große erwartete Retter Groß-Rußlands ist, daß auch seine Truppen das Schicksal der Armee Judenitsch teilen würden, und vor allem haben seine Truppen wohl endlich eingesehen, daß sie gegen den Willen der deutschen Regierung und bei den energischen Maßnahmen, die diese in letzter Zeit ergriffen hat, keine Aussicht auf Erreichung ihrer Siedlungsziele im Baltikum mehr haben werden. So gelingt es vielleicht doch noch, die etwa 20 000 bis 25 000, die in russische Dienste übergetreten waren, nach Deutschland zurückzuführen. Die Entente wird dabei allerdings frohlocken und wird behaupten, daß im selben Moment, wo die deutsche Regierung wirklich Energie gezeigt habe, auch die Rückführung möglich gewesen sei, die man bisher immer als unmöglich hingestellt habe. Tatsache ist, daß wohl eine etwas eindringlichere Aufklärung beizeiten hier den deutschen Soldaten manche Enttäuschung und manches blutige Opfer erspart haben würde. Das baltische Deutschtum legt nach wie vor Wert darauf, in der Presse festzustellen, daß es an dem Unternehmen Bermonds nicht beteiligt sei und daß die baltische Landeswehr, die eigentliche Organisation der baltisch-deutschen Truppen sich an dem Unternehmen nicht beteiligt habe. Eine nicht ganz leichte staatsrechtliche Frage wird es sein, wie die deutsche Regierung die Truppen behandeln soll, über die sie schon den großen Bannfluch der Entlassung aus dem Staatsangehörigkeitsverband ausgesprochen hatte. Hoffentlich finden sich hier Wege, die zu einer gütlichen Einigung führen werden.

Eingegangene Bücher.

Einsendung von Neuerscheinungen über „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ erbeten an Professor Dr. Richard Hennig, Düsseldorf, Hochschule für Verkehrswesen, Achenbachstr. 51, über „Auslanddeutschtum“ an Dr. Fritz Wertheimer. Besprechung vorbehalten. Rücksendung findet keinesfalls statt.

Böhler, Eugen, und Wehberg, Dr. Hans: „Der Wirtschaftskrieg“. Fünfte Abteilung: „Vereinigte Staaten von Amerika“. Herausgegeben vom Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Verlag Gustav Fischer, Jena 1919. X, 568 Seiten. Preis M. 30,—.

Freytagh-Loringhoven, Frhr. v.: „Geschichte der russischen Revolution“. J. F. Lehmanns Verlag, München 1919. 207 Seiten. Preis M. 6,—.

Grabowsky, Adolf: „Die Grundprobleme des Völkerbundes“. Sonderdruck der „Zeitschrift für Politik“. Carl Heymanns Verlag, Berlin 1919. 84 Seiten. Preis M. 6,—.

Grube, Ernst: „Deutsche Ausfuhr und Reklame“. Kribe-Verlag, Berlin. 48 Seiten. Preis M. 1,50.

Gruner, Wirkl. Geh. Rat Präsident Dr. jur. h. c.: „Die Arbeiter-Gewinnbeteiligung“. Verlag von Karl Siegismund, Berlin 1919. 173 Seiten.

Gülle, E. G., Wirtschaftsanwalt: „Süd-Argentinien“, Patagonien als deutsches Siedlungs- und Industriegebiet. Zu beziehen durch Willi Walter Verlag, Berlin-Schöneberg, Hauptstr. 50. 96 Seiten. Preis M. 4,50.

Guttmann, Bernhard: „Soll Deutschland in den Völkerbund?“ Verlag Hans Robert Engelmann, Berlin 1919. Flugschrift der Liga für Völkerbund. 15 Seiten.

Herbst, Edgar: „Der Taylorismus als Hilfe in unserer Wirtschaftsnot“. Anzengruber-Verlag, Leipzig 1920. 34 Seiten. Preis M. 2,—.

Janowsky, Karl: „Die österreichische Wollindustrie in der Kriegswirtschaft“. Verlag Alfred Hölder, Wien 1919. 148 Seiten.

Koch, Paul, Geh. Admiralitätsrat a. D.: „Der Wirtschaftskrieg und der Wiederaufbau unseres Außenhandels“. Verlag von Karl Siegismund, Berlin. 156 Seiten. Preis geh. M. 5,—, geb. M. 7,—.

Kuczynski, R.: „Unsere Finanzen“, Zeitschrift. Verlag Gesellschaft und Erziehung G. m. b. H., Berlin 1919. 106 Seiten.

Leo, Dr. R.: „Das Ostjudenproblem und Palästina“. Deutsches Komitee zur Förderung der jüdischen Palästinasiedlung, Buchabteilung, Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17. 40 Seiten.

Leutwein, Dr. Paul: „Der Diktator“ Sulla und die heutige Zeit. Carl Heymanns Verlag, Berlin 1920. IV und 92 Seiten. Preis M. 5,—.

Parlagi, Béla: „Richtlinien einer internationalen Wirtschaftspolitik“. Anzengruber-Verlag Brüder Suschitzky, Wien-Leipzig 1918. 79 Seiten.

Rheinboldt, Dr. Josef, Finanzminister a. D.: „Zur Kritik der großen Vermögensabgabe“. Verlag von Ferdinand Enke, Stuttgart 1918. 64 Seiten. Preis M. 3,40.

Roselius, Ludwig: „Gegen die Zwangswirtschaft des Reichswirtschaftsministeriums“. Verlag von Karl Siegismund, Berlin 1919. 118 Seiten.

Schätzel, Walter: „Internationale Arbeiterwanderungen“. Verlag Hans Robert Engelmann, Berlin 1919. 79 Seiten.

Schmidt, Dr. Axel, Landesgeologe: „Die Steinkohlen in Oberschlesien und an der Saar, die Bedeutung ihres Besitzes und die Folgen ihres Verlustes für Deutschland“. Verlag von Ferdinand Enke, Stuttgart 1919. 40 Seiten. Preis M. 2,—.

Schumacher, H.: „Die Nordseehäfen“. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Dresden 1919. 23 Seiten.

Trietsch, Davis: „Palästina und die Juden“. Deutsches Komitee zur Förderung der jüdischen Palästinasiedlung, Buchabteilung, Berlin 1919. 64 Seiten.

Wissell, Rudolf, Reichswirtschaftsminister a. D.: „Praktische Wirtschaftspolitik“. Verlag Gesellschaft und Erziehung G. m. b. H., Berlin 1919. 137 S. Preis M. 5,—.

Unberechtigter Nachdruck verboten. — Verantwortlich für die Abteilungen „Weltwirtschaft“ und „Auslandkunde“ Professor Dr. Richard Hennig, Düsseldorf, Achenbachstr. 51, und Dr. Paul Leutwein, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31; für „Auslanddeutschtum“ Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart, Neues Schloß; für die Inserate Paul Wolff, Berlin W 8, Mauerstr. 43/44. — Verlag: Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. Druck von Julius Sittenfeld, Berlin W 8.

EL Commerce R. R.

AUG 9 1921

WELTWIRTSCHAFT

MONATSSCHRIFT FÜR WELTWIRTSCHAFT, AUSLANDKUNDE UND AUSLANDDEUTSCHTUM

HERAUSGEGEBEN VON DER

DEUTSCHEN WELTWIRTSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT

UND DEM

DEUTSCHEN AUSLAND-INSTITUT STUTTGART

SCHRIFTLEITUNGEN:

Für die Abteilungen „Weltwirtschaft" u. „Auslandkunde"
Dr. R. HENNIG, Berlin-Friedenau, Schmargendorfer Str. 24
Dr. P. LEUTWEIN, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 31
Für die Abteilung „Auslanddeutschtum"
Dr. FR. WERTHEIMER, Stuttgart, Königstr. 15

Bezugsbedingungen: Preis jährlich 25 M. Einzelne Numm. 2,50 M. Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen sowie CARL HEYMANNS VERLAG, Berlin W 8, entgegen

Anzeigenpreis: Anzeigen 80 Pfennig die fünfgespaltene Nonpareillezeile. Bei wiederholten Aufnahmen Preisermäßigung. — Beilagen nach besonderer Vereinbarung

IX. Jahrgang | Dezember 1919 | Nr. 12

AUS DEM INHALT

Seite

Auswanderung und Landwirtschaft. Von Geh. Oberregierungsrat Präsident Dr. Jung-Berlin . . 337
Verkehrsgeographische Betrachtungen über die Lage der Städte. Von Prof. Dr.-Ing. Otto Blum-Hannover (Fortsetzung) 344
Die Bedeutung des Genossenschaftswesens für das Auslanddeutschtum. Von Privatdozent Dr. Ernst Grünfeld-Halle 348
Die Lage des Deutschtums in Rußland nach der deutschen Novemberrevolution. Von Otto Pertz-Bückeburg 350
Das Deutschtum und die weltwirtschaftliche Bedeutung Ägyptens. Von Max Grühl-Kirchheim-Teck 352
Maßnahmen des schweizerischen Bundesrats gegen die wirtschaftliche Überfremdung. Von Rechtsanwalt Dr. H. Meyer-Wild-Zürich 355
Das indische Bank- und Geldwesen. Von G. Buetz-Dessau 356

Weltwirtschaftschronik.

Wirtschaftsstatistik vom 1.—31. Oktober 1919. Von Bankprokurist E. Auburtin-Berlin 359
Handel und Wirtschaft. Von Wilhelm Bürklin-Berlin 361
Weltverkehr. Von Professor Dr. R. Hennig-Düsseldorf 368

Chronik des Auslanddeutschtums.

Von Dr. Fritz Wertheimer-Stuttgart 371
Eingegangene Bücher 372

AUS DER MITARBEITERLISTE DER MONATSSCHRIFT „WELTWIRTSCHAFT"

Beirat für Weltwirtschaft und Auslandkunde: Geh. Oberregierungsrat Prof. Dr. G. ZOEPFL, Wien,

Beirat für Auslanddeutschtum: Geh. Regierungsrat Prof. Dr. W. GOETZ,

Bankprokurist EUGEN AUBURTIN, Berlin, Geh. Oberbaurat F. BALTZER, Berlin, Dr. WALTER von BARDAS, Wien, Dr. BLINK, Amsterdam, Präsident a. D. Prof. Dr. van der BORGHT, Berlin, Prof. Dr. BERGSTRÄSSER, Greifswald, Prof. Dr. BLUM, Hannover, Prof. Dr. von BLUME, Tübingen, Prof. Dr. BONN, München, WILHELM BÜRKLIN, Haag, Prof. Dr. Freiherr von DUNGERN, Graz, Prof. A. ENDRES, Neckargemünd, Bankdirektor MAX GAL, Szegedin, Nationalrat R. GELPKE, Basel, Dr. ADOLF GRABOWSKY, Berlin, Dr. FRIEDRICH GRABOWSKY, Berlin, Prof. Dr. HEINRICH GROSSMANN, Berlin, Geh. Hofrat Prof. Dr. SIEGMUND GÜNTHER, München, Prof. Dr. KURT HASSERT, Dresden, Prof. Dr. J. HELLAUER, Berlin, Dr. L. JANKO, Berlin-Zürich, Prof. Dr. KARL KASSNER, Berlin, Dr. KIELSTRA, Haag, Geh Admiralitätsrat PAUL KOCH, Lichterfelde, Prof. Dr. ALFRED MANES, Berlin, Prof. Dr. MEINECKE, Berlin, Syndikus des Norddeutschen Lloyd MICHELAU, Bremen, Prof. Dr. D. HERMANN ONCKEN, Heidelberg, Prof. Dr. CARL OPPENHEIMER, München, Geh. Regierungsrat Prof. Dr. PENK, Berlin, Prof. Dr. RATHGEN, Hamburg, Dr. M. ROSCHER, Berlin, Prof. Dr. KARL SAPPER, Straßburg i. E., Dr. SIEGMUND SCHILDER, Wien, Prof. Dr. RICHARD SCHMIDT, Leipzig, Prof. Dr. PETER SCHMIDT, St. Gallen, Dr. ERNST SCHULTZE, Leipzig, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. SCHUMACHER, Berlin, Wirkl. Geh. Oberfinanzrat Dr. SCHWARZ, Berlin, Prof. Dr. ROBERT SIEGER, Graz, Dr. KARL STRUPP, Frankfurt a. M., Ministerialdirektor Dr. SYMPHER, Berlin, Geh. Baurat Prof. Dr. THIERRY, Charlottenburg, Prof. Dr. UHLIG, Tübingen, Prof. Dr. WAENTIG, Halle, Prof. Dr. LEOPOLD von WIESE, Bonn, Dr. ALBRECHT WIRTH, München, Prof. Dr. ZIEHEN, Frankfurt a. M.

CARL HEYMANNS VERLAG / BERLIN W 8 / MAUERSTRASSE 43 . 44

STEMPEL

in Metall und Kautschuk

Einschlagstempel
Brennstempel
Paginiermaschinen
Petschafte
Gravierungen

Schilder und Schablonen f. alle Zwecke
Siegeloblaten
Kontrollmarken
Klischees

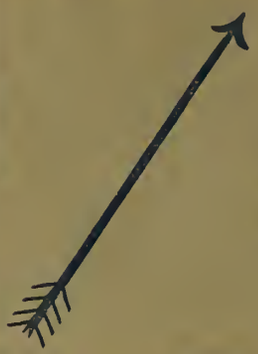
direkte und billigste Bezugsquelle
für die gesamte Industrie

MANFRED PUTZIG
Stempelfabrik und Gravieranstalt
Berlin S 42, Oranienstr. 51

Fernsprecher
Moritzplatz
2117

Steuern Steuern Steuern

Kein Laie vermag



sich aus der Fülle der ihn betreffenden Gesetze herauszufinden

Ausarbeitung
Beratung
Controlle

Ihrer Steuer- und Vermögensangelegenheiten

übernimmt das
Steuer-Kontor G.m.b.H.
Berlin SW 11, Großbeeren-Str. 96
Fernsprecher: Lützow 7365

Steuern Steuern Steuern

Deutsche Nationalbank

Kommanditgesellschaft auf Aktien

Zentrale: Bremen

Zweigniederlassungen: Bremerhaven, Dortmund, Geestemünde, Lehe, Minden, Mülheim a. d. Ruhr, Oldenburg i. Gr., Osnabrück, Stade, Wilhelmshaven

Depositenkassen: Blumenthal i. Hann., Bremervörde, Cloppenburg, Delmenhorst, Jever, Lübbecke, Nordenham, Rinteln a. d. Weser, Vechta i. O., Vegesack, Bremen-Doventor, Bremen-Hemelingen, Bremen-Neustadt, Bremen-Ostertor, Bremen-Utbremen

Wechselstuben: Bremerhaven-Lloydhalle, Geestemünde-Fischereihafen

Aktien-Kapital: M 33000000 **Reserven: M 5600000**

Patentiert in allen Kulturstaaten

Verlegbare Kletter-Drehscheibe

für Kleinbahnen

von 350–760 Spurweite. Ohne Kletterzungen sofort festliegend, ganz aus Schmiedeeisen, auf Kugelring laufend. An jed. durchgeh. Gleis an beliebiger Stelle sofort Anschluß zu machen, wieder aufzuheben, zu verlegen, ohne Gleis zu unterbrechen. Spurweite und Schienenhöhe angeben.

Klemp, Schultz & Co., G. m. b. H.,
Düsseldorf

Halle S. Dr. Harang's Anstalt.
Bish. 510 Einj., 209 Prim., 136 Abit. Bericht.

Wichtig für Export nach Japan!
Ende November kommt zum Versand:

Organisation und Betrieb des japanischen Importhandels
von Dr. **S. Berliner**, Professor an der Handelstechnik a. d. Kais. Univ. in Toiko
8°, IV, 114 S. brosch. M 10,—
Verlag der Hahnschen Buchhandlung in Hannover

Grunderwerbssteuergesetz vom 12. September 1919 (RGBl. S. 1617) **nebst den Ausführungsbestimmungen**
Erläuterte Textausgabe von
Dr. W. Boethke, Oberverwaltungsgerichtsrat und Dr. A. Bergschmidt, Rechtsanwalt
8 Mark u. 10% Buchhändleraufschlag

Die Verfasser haben es unternommen, das **Grunderwerbssteuergesetz**, das zwar unter den vielen andern neuen Gesetzen nur einen bescheidenen Platz einnimmt, aber voller Tücken und Launen steckt, dem Verständnis näher zu bringen.

Carl Heymanns Verlag • Berlin W 8 • Mauerstraße 43.44

Als **erster Band der Sozialisierungsgesetze** erschien in meinem Verlage:

Kohlenwirtschaftsgesetz

nebst Ausführungsgesetzen und Ergänzungsgesetzen

Erläuterte Textausgabe von

Oswig Lüttig,
Gerichtsassessor, Referent im Reichsministerium

Preis 8 M 10% Buchhändleraufschlag

Das Werk gibt eine geschichtliche Einleitung unter Wiedergabe der ersten Entwürfe zur gesetzlichen Regelung der Kohlenwirtschaft, bringt den Text des Gesetzes über die Regelung der Kohlenwirtschaft vom 23. März dieses Jahres, dessen Ergänzungsgesetz vom 15. August und schließlich die das materielle Recht erst bringenden Ausführungsbestimmungen vom 21. August 1919 nebst kurz gefaßtem Kommentar. Der Kommentar ist von dem im Reichswirtschaftsministerium für das Gesetz tätigen Referenten verfaßt. Es legt dar, in welchem Sinnne die Ausführungsbestimmungen nach den Erklärungen ihrer Bearbeiter und nach den Beschlüssen des Sachverständigenrats aufgestellt worden sind und wie sie daher verstanden sein wollen. Er gibt nähere Ausführungen zu einigen rechtlichen Punkten und vor allem eingehende Darlegungen zu den wichtigsten wirtschaftlichen Fragen, so zu dem 15-Tonnen-Bezugsrechts des Verbrauchers, zu den Preisfragen und den Preisnachlässen, zu den Selbstverbrauchsrechten und Verkaufsanteilen der Syndikatsmitglieder, zur Entschädigungsfrage, zur Beanstandungs- und Preisherabsetzungsbefugnis des Reiches und schließlich zu den Übergangsbestimmungen. Das Buch ist von Wert einmal für alle die, welche auf Grund der Bestimmungen die Wirtschaft führen sollen und andererseits auch für die, welche nach den Bestimmungen leben sollen. Darum wird es vor allem den Mitgliedern des Reichskohlenrats, den Syndikaten und Bergwerksbesitzern, den Kohlenhändlern und Kohlenhändlerverbänden und schließlich auch den Großverbrauchern notwendig sein.

Als **zweiter Band der Sozialisierungsgesetze** befindet sich in Vorbereitung:

Kaliwirtschaftsgesetz

vom 18. Juli 1919

nebst den Ausführungs- und Durchführungsvorschriften

von

Dr. R. Friedlaender,
Referent im Reichswirtschaftsministerium

Die Ausgabe wird unmittelbar nach dem Erlaß der Ausführungsbestimmungen sowie der neuen Satzung des Kalisyndikats erscheinen

Preis etwa 8 M

Als **dritter Band der Sozialisierungsgesetze** befindet sich in Vorbereitung:

Elektrizitätswirtschaftsgesetz

nebst den Ausführungsbestimmungen

erläutert von

A. Lenzmann,
Regierungsrat, Referent im Reichsschatzministerium

Der Gesetzentwurf befindet sich noch in der Beratung bei der Nationalversammlung, der Kommentar wird rechtzeitig vor Inkrafttreten erscheinen

Preis etwa 8 M

Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8 Mauerstrasse 43/44

Deutsche Spar-Prämienanleihe 1919

1. Die Anleihe beträgt Fünf Milliarden Mark in Fünf Millionen Anleihescheinen zu Eintausend Mark, rückzahlbar innerhalb 80 Jahren nach untenstehendem Tilgungsplane. Sie ist eingeteilt in fünf Reihen **(A, B, C, D, E)**. Jede Reihe enthält 2500 Gruppen (1 bis 2500), jede Gruppe 400 Nummern (1 bis 400).

2. Halbjährlich findet eine Gewinnverlosung nach untenstehendem Gewinnplane statt.

3. Vom 1. Januar 1940 an steht dem Inhaber das Recht zu, unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Jahre die Rückzahlung zum Nennwert zuzüglich des Zuschlages von 50 Mark für jedes verflossene Kalenderjahr unter Abzug von 10 v. H. des Gesamtbetrages zu verlangen.

4. Sollte vor dem 1. Januar 1930 eine neue gleichartige Spar-Prämienanleihe zur Ausgabe gelangen, so haben die Inhaber der Stücke dieser Anleihe das Zeichnungsvorrecht.

5. Die Inhaber der Stücke genießen die untenstehenden Steuerbegünstigungen.

Gewinnplan:

5	Gewinne	zu	1 000 000	Mark	= 5 000 000	Mark
5	„	„	500 000	„	= 2 500 000	„
5	„	„	300 000	„	= 1 500 000	„
5	„	„	200 000	„	= 1 000 000	„
10	„	„	150 000	„	= 1 500 000	„
20	„	„	100 000	„	= 2 000 000	„
50	„	„	50 000	„	= 2 500 000	„
100	„	„	25 000	„	= 2 500 000	„
200	„	„	10 000	„	= 2 000 000	„
300	„	„	5 000	„	= 1 500 000	„
400	„	„	3 000	„	= 1 200 000	„
400	„	„	2 000	„	= 800 000	„
1000	„	„	1 000	„	= 1 000 000	„

Im ganzen jedes Halbjahr
2500 Gewinne über zusammen **25 000 000 Mark.**

Gewinnverlosungen finden am **2. Januar** und **1. Juli** jedes Jahres, erstmals im März 1920, statt. Bei jeder Verlosung werden **2500 Gewinne** im Gesamtbetrage von **Fünfundzwanzig Millionen Mark** gezogen. Die gezogenen Gruppen und Nummern gelten für sämtliche fünf Reihen. Sie werden im „Deutschen Reichsanzeiger“ bekanntgemacht. Ein mit einem Gewinn gezogenes Stück nimmt auch ferner an den Gewinnziehungen bis zu seiner Tilgung teil. Ein und dasselbe Stück kann jedoch in jeder Ziehung nur einmal gewinnen. Die Gewinne werden von dem auf die Verlosung folgenden 1. März oder 1. September an, die der ersten Verlosung vom 1. April 1920 an unter Abzug von 10 v. H. ausgezahlt.

Tilgungsplan:

In den Jahren	Tilgung		Bonus		
	jährliche Stückzahl	jährlicher Gesamtbetrag Mark	jährliche Stückzahl	im einzelnen Mark	jährlicher Gesamtbetrag Mark
1920—1929	50 000	50 000 000	25 000	1000	25 000 000
1930—1939	75 000	75 000 000	37 500	1000	37 500 000
1940—1949	100 000	100 000 000	50 000	1000	50 000 000
1950—1959	75 000	75 000 000	37 500	2000	75 000 000
1960—1999	50 000	50 000 000	25 000	4000	100 000 000

Die Tilgungsauslosungen finden am 1. Juli jedes Jahres, erstmals am 1. Juli 1920, im Anschluß an die Gewinnverlosung statt. Zur Feststellung der zu tilgenden Stücke (50 000, 75 000 oder 100 000) werden jedesmal 4, 6 oder 8 Nummern gezogen. Die gezogenen Nummern gelten für alle Gruppen und Reihen. Sie werden im „Deutschen Reichsanzeiger“ bekanntgemacht. Jedes gezogene Stück wird zum Nennwert zurückgezahlt mit einem Zuschlag von 50 Mark für jedes bis zur Fälligkeit verflossene Jahr; die Stücke jeder zweiten gezogenen Nummer erhalten außerdem den im Tilgungsplan angegebenen Bonus. Die Tilgungssummen mit Zuschlag und Bonus werden von dem auf die Auslosung folgenden 29. Dezember an gegen Aushändigung des Stückes ausgezahlt.

Steuerbegünstigungen:

a) Befreiung eines Besitzes bis zu 25 Stück von der Nachlaßsteuer und bezüglich derselben Stücke von der Erbanfallsteuer. Keine Nachlaß- oder Erbanfallsteuer für die auf den Namen Dritter bei der Reichsbank oder anderen vom Reichsminister der Finanzen noch zu benennenden Stellen auf fünf Jahre und mehr oder auf Todesfall hinterlegten Stücke (bis 10 Stück für jede einzelne dritte Person).

b) Der Vermögenszuwachs, der sich aus dem Besitze der Anleihestücke gegenüber dem bei der Erwerbung der Stücke anzunehmenden Vermögenswert ergibt, unterliegt nicht der Besitzsteuer (Vermögenszuwachssteuer).
Der Überschuß des Veräußerungswertes über den Tilgungswert bleibt frei von der Kapitalertragssteuer.

c) Die dem Besitzer der Stücke auf Grund der vorstehenden Bestimmungen zustehenden Leistungen sowie der aus dem Verkauf der Stücke erzielte Gewinn unterliegen im Gewinnjahre weder der Einkommensteuer noch der Kapitalertragsteuer.

d) Bei jeder Art der Besteuerung werden die Anleihescheine bei einer Stückzahl bis zu 50 Stück höchstens zum Nennwert, vom 20. Jahre ab zum Kündigungswerte bewertet.

Zeichnungsbedingungen:

1. Annahmestellen. Zeichnungsstellen sind die Reichsbank und die im offiziellen Zeichnungsprospekt aufgeführten Geldinstitute. **Die Zeichnungen können aber auch durch Vermittlung jeder Bank, jedes Bankiers, jeder Sparkasse und Kreditgenossenschaft erfolgen.** — Zeichnungen werden

von Montag, den 10. bis Mittwoch, den 26. November 1919 mittags 1 Uhr

entgegengenommen. **Früherer Zeichnungsschluß bleibt vorbehalten.**

2. Zeichnungspreis. Der Preis für jedes Spar-Prämienstück beträgt 1000 M. Hiervon sind 500 M. in 5% Deutscher Reichsanleihe zum Nennwert berechnet und 500 M. in bar zu begleichen.
Die mit Januar-Juli Zinsen ausgestatteten Reichsanleihestücke sind mit Zinsscheinen fällig am 1. Juli 1920, die mit April-Oktober-Zinsen ausgestatteten Stücke mit Zinsscheinen, fällig am 1. April 1920, einzureichen. Den Einlieferern von 5% Reichsanleihe mit April-Oktober-Zinsscheinen werden auf ihre alten Anleihen Stückzinsen für 90 Tage = 1,25% vergütet.

3. Sicherheitsbestellung. Bei der Zeichnung hat jeder Zeichner eine Sicherheit von 10% des gezeichneten Betrages mit 100 M. für jedes Prämienstück in bar zu hinterlegen.

4. Zuteilung. Die Zuteilung findet tunlichst bald nach dem Zeichnungsschluß statt. Die Art der Verteilung bestimmt das Reichsfinanzministerium.

5. Bezahlung. Die Zeichner sind verpflichtet, die zugeteilten Beträge bis zum 29. Dezember d. J. zu begleichen. Die Begleichung hat bei derjenigen Stelle zu erfolgen, bei der die Zeichnung angemeldet worden ist.
Sollen 5% Schuldbuchforderungen zur Begleichung verwendet werden, so ist sogleich nach Erhalt der Zuteilung ein Antrag auf Ausreichung von Schuldverschreibungen an die Reichsschuldenverwaltung, Berlin SW 68, Oranienstraße 92-94, zu richten. Der Antrag muß einen auf die Begleichung der Spar-Prämienstücke hinweisenden Vermerk enthalten und spätestens am 20. Dezember d. J. bei der Reichsschuldenverwaltung eingehen. Vordrucke zu solchen Anträgen mit Formvorschriften sind bei allen Zeichnungs- und Vermittlungsstellen zu haben. Daraufhin werden Schuldverschreibungen, die nur zur Begleichung von Spar-Prämienstücken geeignet sind, ohne Zinsbogen ausgereicht. Die Ausreichung erfolgt gebührenfrei und portofrei als Reichsdienstsache. Diese Schuldverschreibungen sind spätestens bis zum 20. März 1920 den in Absatz 1 genannten Zeichnungs- oder Vermittlungsstellen einzureichen.

6. Ausgabe der Stücke. Die Ausgabe der Prämienstücke erfolgt im Februar 1920; Schuldbuchgläubiger erhalten erforderlichenfalls bis zur ersten Gewinnverlosung im März n. J. durch ihre Vermittlungsstellen Nummernaufgabe. Zwischenscheine sind nicht vorgesehen.

7. Umtausch der Kriegsanleihen. Die Reichsbank wird, soweit möglich, unentgeltlich Stücke von höherem Nennwert als 500 M in kleine Stücke tauschen.

Berlin, im November 1919

Reichsfinanzministerium
Anleihe-Abteilung

EINHEITS-

Das neue Fernsprech-Vermittlungssystem

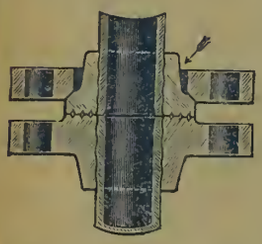
Anfragen erbeten an:
Deutsche Telephonwerke
G. m. b. H.
BERLIN SO 33

ZENTRALE

Carl Wüst, Fellbach b. Stuttgart

Flanschenfabrik, Preß- und Stanzwerke
Schrauben- und Rohrschellenfabrik ::
Fernsprecher Nr. 5 u. 78. Telegramme: Wüst Fellbach

400 HP



Abteilung I:
Schmiedeeiserne Flanschen für Hoch-, Mittel- u. Niederdruck in allen Arten u. Größen

Abteilung II:
Schrauben und Muttern, blank u. schwarz, in jeder Größe und Ausführung.

Abteilung III:
Rohrschellen für alle Zwecke.

Möhrlin's Universalflanschenwalzen

Es liegt vor:

Erbschaftssteuergesetz

vom

10. September 1919

Textausgabe

2,50 M + 10% Buchhändleraufschlag

Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8

Dr. **Dalberg,** Regierungsrat

2 Neuerscheinungen

Finanz-Gesundung aus Währungsnot

6.50 M + 10% Buchhändleraufschlag

Die Schrift behandelt die Beziehungen zwischen Währung und Finanzen und deckt die Fäden auf, welche gerade von der Währungszerrüttung, von der Geldentwertung aus zu einer Besserung der Finanzlage, zu einer Ausbalanzierung des Reichsetats führen müssen.

Weiter sind von besonderem Interesse die Aufschlüsse über die veränderliche Schwere der Kriegsentschädigungslast je nach den Valutaverhältnissen der beteiligten Länder. Die akute Frage der Auspowerung Deutschlands durch zu billige Auslandsverkäufe von Waren, Wertpapieren, Immobilien wird unter Beibringung reichen Materials eingehend und grundsätzlich behandelt und zum Schluß die Frage des Staatsbankerotts erörtert, gegen welche mit neuen Gründen Stellung genommen wird.

Die Entwertung des Geldes

Eine Untersuchung der Einwirkungen von Kreditanspannung und Geldumlauf auf Preisniveau und Valutastand

2. durchgesehene und vermehrte Auflage

8 M + 10% Buchhändleraufschlag

Die nach kurzer Zeit notwendig gewordene 2. Auflage der „Entwertung des Geldes" belegt die allgemeine Beachtung, die der Schrift des bereits durch seine frühere Arbeit „Die Entthronung des Goldes" wohlbekannten Autors zuteil geworden ist. Die neue Auflage ist durch einen Anhang über historische Inflationsperioden und frühere Stellungnahme der Wissenschaft zum Geldwertproblem sowie zahlreiche statistische Belege zur Geld- und Kreditinflation sowie zur Preis- und Lohnsteigerung vermehrt.

Carl Heymanns Verlag · Berlin W 8 · Mauerstr. 43/44

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 109505559